

(N. 1826)

### DISEGNO DI LEGGE

presentato dal **Ministro dei Trasporti**

(BALZAMO)

di concerto col **Ministro del Tesoro**

(ANDREATTA)

col **Ministro della Difesa**

(LAGORIO)

e col **Ministro delle Finanze**

(FORMICA)

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 13 MARZO 1982

Modifiche ed integrazioni del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, e della legge 11 luglio 1977, n. 411, riguardanti l'ordinamento dell'Azienda autonoma di assistenza al volo

ONOREVOLI SENATORI. — Il decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, emanato in virtù della delega conferita dalla legge 23 maggio 1980, n. 242, nel dettare le norme relative all'ordinamento dell'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale, all'articolo 20 ha elencato le entrate aziendali, intendendo, con ciò, attribuire alla effettiva disponibilità di tali cespiti il dovere-diritto dell'Azienda stessa di perseguire il pareggio di bilancio; prova ne sia che il contri-

buto dello Stato è previsto solo come eventuale sovvenzione di equilibrio.

Quanto precede appare perfettamente aderente alla natura pubblica ed economica dell'Azienda e fa sì che i responsabili aziendali debbano attuare una oculata ed efficace gestione delle risorse umane e materiali che la collettività ha affidato alla loro amministrazione.

Tra le entrate elencate nell'articolo 20 del citato decreto n. 145 del 1981, è prevista la devoluzione della tassa di sorvolo attual-

## LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

mente caratterizzata, in base alla legge 11 luglio 1977, n. 411, in una forma essenzialmente erariale.

L'attuale peculiarità di detto cespite di entrata e talune incongruità verificatesi operativamente all'atto della pratica applicazione della citata legge n. 411 del 1977, impongono un urgente intervento legislativo atto ad assicurare all'Azienda, integralmente e rapidamente, le entrate relative ai servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta.

A tutt'oggi la troppo analitica casistica della ricordata legge n. 411, nonchè le imperfette coordinazioni tra i vari enti amministrativi ed operativi che dipendono da Amministrazioni diverse hanno avuto un risultato quantitativamente scarso negli effettivi livelli di entrata, producendo ritardi di anni nella disponibilità della valuta e determinando errori di rilevazione e di elaborazione che hanno portato a considerevoli perdite erariali.

Si pensi che soltanto nel 1982 sarà completata la riscossione delle tasse relative all'anno 1979 e che comunque numerose imputazioni (circa il 20 per cento del totale) non sono prevedibilmente riscuotibili a breve, essendo state contestate per errori materiali, per cessazione di attività di volo, per fallimenti e per contenziosi con le compagnie.

In pratica, per le ragioni suddette, i prevedibili 60 miliardi circa, relativi all'anno 1982, potranno essere riscossi, e soltanto in parte, dall'Azienda nel 1984, con ovvio danno in ordine alle esigenze di cassa, ma anche con danno erariale generale per la perdita di valore effettivo del denaro a causa delle minusvalenze dovute all'inflazione ed ai tassi di interesse passivo.

Se non si modificasse la normativa in vigore, per effetto del combinato disposto dell'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica n. 145 del 1981 e della legge n. 411 del 1977, i soggetti amministrativo-operativi, attualmente competenti nella contabilizzazione, imputazione e riscossione delle tasse di sorvolo sarebbero:

il Ministero dei trasporti, attraverso la Direzione generale dell'aviazione civile;

il Ministero della difesa, per quanto ancora di sua competenza;

il Ministero del tesoro titolare della successiva erogazione a favore dell'Azienda, la quale vedrebbe finalmente chiudersi, ma a distanza di anni, la partita di giro iniziata all'atto della produzione del servizio di assistenza al volo.

La correttezza gestionale, impone, invece, una diretta responsabilità da parte dell'Azienda in ogni fase della sua vita amministrativo-produttiva; è necessario, quindi, che quanto è previsto dal più volte menzionato decreto del Presidente della Repubblica n. 145 del 1981 relativamente alle disponibilità finanziarie sui proventi derivanti dalle tasse in rotta sia effettivamente realizzato attraverso la concentrazione in un solo organismo degli attuali inutili e dispendiosi passaggi.

Tutto ciò premesso, si è predisposto l'unito disegno di legge che, nei primi due articoli, prevede modifiche ad altrettante disposizioni contenute nel decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, al fine di concentrare nell'Azienda di assistenza al volo tutte le operazioni necessarie per la riscossione del provento istituito con la legge 11 luglio 1977, n. 411; e negli articoli 3, 4 e 5 le conseguenti variazioni da apportare a quest'ultima legge.

**DISEGNO DI LEGGE****Art. 1.**

La lettera g) dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, è sostituita dalla seguente:

« g) alla predisposizione degli elementi tecnico-economici delle tariffe dei propri servizi, nonchè all'accertamento, alla registrazione, alla contabilizzazione, all'imputazione ed alla riscossione del provento di cui all'articolo 1 della legge 11 luglio 1977, n. 411. ».

**Art. 2.**

L'articolo 20 del decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, è sostituito dal seguente:

« Art. 20. — *Entrate.* — Le entrate dell'Azienda sono costituite:

dal provento di cui alla lettera g) del precedente articolo 3;

dalle tariffe per i propri servizi determinate ai sensi del precedente articolo 8, numero 12;

dai ricavi per la vendita di beni immobili e mobili;

da eventuale sovvenzione di equilibrio a carico del bilancio dello Stato;

da ogni altra eventuale entrata. ».

**Art. 3.**

L'articolo 3 della legge 11 luglio 1977, n. 411, è sostituito dal seguente:

« Art. 3. — Il coefficiente unitario di tassazione è calcolato dividendo il costo sostenuto dallo Stato per fornire i servizi di assistenza alla navigazione aerea in rotta per l'attività aerea internazionale, per il

## LEGISLATURA VIII — DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

numero totale delle unità di servizio prodotte da tale tipo di attività, riferita all'anno solare precedente ed è determinato con decreto del Ministro dei trasporti.

Il costo di cui al precedente comma è determinato dal Ministero dei trasporti e comprende gli oneri finanziari relativi all'ammortamento e agli interessi delle spese sostenute dallo Stato per gli impianti di assistenza al volo, nonché le spese di esercizio degli stessi impianti e le spese amministrative di gestione della tassa di cui all'articolo 1, ambedue riferiti all'anno solare precedente.

Nei primi dieci anni dall'entrata in vigore della presente legge il calcolo di cui al primo comma può essere effettuato sulla base di una quota del costo totale, non inferiore al 50 per cento, sostenuto dallo Stato in relazione all'andamento del traffico nello spazio aereo nazionale nonché delle variazioni intervenute negli altri Stati in materia di diritto per l'uso delle radioassistenze e del servizio di assistenza alla navigazione aerea in rotta, sentito il parere della commissione di cui all'articolo 9 della legge 5 maggio 1976, n. 324. ».

## Art. 4.

L'articolo 8 della legge 11 luglio 1977, n. 411, è sostituito dal seguente:

« Art. 8. — Con decreto del Ministro dei trasporti, di concerto con il Ministro del tesoro, sono stabiliti i termini e le modalità per l'accertamento della tassa di cui all'articolo 1. ».

## Art. 5.

L'articolo 13 della legge 11 luglio 1977, n. 411, è soppresso.