

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

312^a SEDUTA PUBBLICA

RESOCONTO STENOGRAFICO

MERCOLEDÌ 7 OTTOBRE 1981

Presidenza del presidente FANFANI,
indi del vice presidente MORLINO,

INDICE

CASSA DEPOSITI E PRESTITI E ISTITU- TI DI PREVIDENZA

Votazione per la nomina di un membro ef-
fettivo e di un membro supplente della
Commissione di vigilanza . . . Pag. 16610, 16621
16630

COMMEMORAZIONE DEL SENATORE GI- NO CACCHIOLI

PRESIDENTE 16610
* BALZAMO, *ministro dei trasporti* 16610

CONGEDI 16609

DISEGNI DI LEGGE

Assegnazione 16609

Approvazione:

« Ratifica ed esecuzione dell'atto recante
revisione dell'Accordo di Nizza del 15 giu-
gno 1957, riveduto a Stoccolma il 14 luglio
1967, sulla classificazione internazionale dei
prodotti e dei servizi ai fini della regi-

strazione dei marchi, firmato a Ginevra il
13 maggio 1977 » (1355):

CORTI, *sottosegretario di Stato per gli af-
fari esteri* Pag. 16611
MARCHETTI (DC), *relatore* 16611

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la
Repubblica Italiana e la Repubblica popo-
lare ungherese per la definizione di questio-
ni finanziarie e patrimoniali rimaste in
sospeso, con Scambi di Note, firmato a
Roma il 26 aprile 1973 » (1370):

CORTI, *sottosegretario di Stato per gli affa-
ri esteri* 16612
* MARTINAZZOLI (DC), *relatore* 16611

« Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra
il Governo della Repubblica italiana ed il
Governo della Repubblica popolare di Po-
lonia sulla navigazione marittima mercan-
tile, firmato a Varsavia il 3 luglio 1974, con
Scambio di note firmato a Varsavia il 6
giugno 1979 » (1424):

CORTI, *sottosegretario di Stato per gli af-
fari esteri* 16613
TAVIANI (DC), *relatore* 16613

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra Italia e Argentina per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e sul patrimonio e prevenire le evasioni fiscali, con Protocollo, firmata a Roma il 15 novembre 1979 » (1436):

CORTI, sottosegretario di Stato per gli affari esteri Pag. 16613
MARCHETTI (DC), relatore 16613

« Ratifica ed esecuzione della Convenzione di sicurezza sociale tra la Repubblica italiana e la Repubblica orientale dell'Uruguay, firmata a Montevideo il 7 novembre 1979 » (1456) (Approvato dalla Camera dei deputati):

CORTI, sottosegretario di Stato per gli affari esteri 16614
ORLANDO (DC), relatore 16614

« Autorizzazione di spesa per la costruzione di immobili da adibire a sede delle rappresentanze diplomatiche italiane a Riyadh e a New Delhi » (1397):

CORTI, sottosegretario di Stato per gli affari esteri 16615
SARTI (DC), relatore 16615

Discussione:

« Interpretazione e parziale modifica dell'articolo 4 della legge 21 dicembre 1977, n. 985, nel testo sostituito dall'articolo 4-bis di cui alla legge 27 luglio 1979, n. 299, nella parte concernente il rimborso degli oneri sostenuti dalla società concessionaria del sistema aeroportuale della capitale » (1408), d'iniziativa del senatore Vincelli e di altri senatori;

« Interpretazione e parziale modifica dell'articolo 4 della legge 21 dicembre 1977, n. 985, nel testo sostituito dall'articolo 4-bis di cui alla legge 27 luglio 1979, n. 299, nella parte concernente il rimborso degli oneri sostenuti dalla società concessionaria del sistema aeroportuale della capitale » (1525), d'iniziativa del senatore Masciadri e di altri senatori.

Approvazione in un testo unificato con il seguente titolo: « Interpretazione e parziale modifica dell'articolo 4 della legge 21 dicembre 1977, n. 985, nel testo sostituito

dall'articolo 4-bis di cui alla legge 27 luglio 1979, n. 299, nella parte concernente il rimborso degli oneri sostenuti dalla società concessionaria del sistema aeroportuale della capitale »:

* BALZAMO, ministro dei trasporti Pag. 16620
BAUSI (DC), relatore 16620
MASCIA DRI (PSI) 16616
MORANDI (PCI) 16618
SAPORITO (DC) 16621

Discussione e approvazione con modificazioni:

« Modifiche di alcune disposizioni del codice della navigazione relative alla navigazione aerea » (298):

* BALZAMO, ministro dei trasporti 16622
MASCIA DRI (PSI) 16622, 16629
MORANDI (PCI) 16630
VINCELLI (DC), relatore 16622 e passim

DOMANDE DI AUTORIZZAZIONE A PROCEDERE IN GIUDIZIO

Deferimento 16609
Trasmissione 16609

INTERPELLANZE E INTERROGAZIONI

Annunzio 16631
Interrogazioni da svolgere in Commissione 16635

ORDINE DEL GIORNO PER LE SEDUTE DI GIOVEDÌ 8 OTTOBRE 1981 16635

SENATO

Convalida della nomina a senatore a vita di Eduardo De Filippo 16631

SULLA SCOMPARSA DEL SINDACO DI ROMA LUIGI PETROSELLI

PRESIDENTE 16609
* BALZAMO, ministro dei trasporti 16610

N. B. — L'asterisco indica che il testo del discorso non è stato restituito corretto dall'oratore.

Presidenza del presidente FANFANI

PRESIDENTE. La seduta è aperta (ore 17).

Si dia lettura del processo verbale.

MITTERDORFER, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta del giorno precedente.

PRESIDENTE. Non essendovi osservazioni, il processo verbale è approvato.

Congedi

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo per giorni 2 i senatori Damagio, Riccardelli, Beorchia, Buzzi, D'Amico, Murmura, Schiano, Dal Falco, Bevilacqua e Boniver.

Disegni di legge, assegnazione

PRESIDENTE. I seguenti disegni di legge sono stati deferiti

— in sede deliberante:

alla 12ª Commissione permanente (Igiene e sanità):

« Incremento del contributo statale a favore della Lega italiana per la lotta contro i tumori » (1552), previo parere della 5ª Commissione;

— in sede referente:

alla 1ª Commissione permanente (Affari costituzionali, affari della Presidenza del Consiglio e dell'interno, ordinamento generale dello Stato e della pubblica amministrazione):

BAUSI ed altri. — « Adeguamento delle norme sulla pensione di reversibilità per la

vedova del pensionato di Stato a quelle vigenti per le pensioni di previdenza sociale » (1546), previ pareri della 5ª e della 6ª Commissione.

Domande di autorizzazione a procedere in giudizio, trasmissione

PRESIDENTE. Il Ministro di grazia e giustizia ha trasmesso la seguente domanda di autorizzazione a procedere in giudizio

contro il senatore Montalbano per reato continuato di interesse privato in atti di ufficio (articoli 81 e 324 del codice penale) (*Doc. IV, n. 70*).

Domande di autorizzazione a procedere in giudizio, deferimento

PRESIDENTE. La domanda di autorizzazione a procedere in giudizio annunciata nella seduta del 23 settembre 1981 — *Doc. IV, n. 69* — è stata deferita all'esame della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari.

Sulla scomparsa del sindaco di Roma Luigi Petroselli

PRESIDENTE. (*Si leva in piedi e con lui tutta l'Assemblea*).

Stamattina un improvviso malore ha provocato il decesso del sindaco di Roma. Il Senato partecipa al lutto che colpisce l'Amministrazione civica della capitale e invia sentite condoglianze alla famiglia di Luigi Petroselli, del quale ricordo la comprensione dimostrata in varie circostanze su problemi di particolare interesse per il Senato.

BALZAMO, ministro dei trasporti. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* B A L Z A M O , *ministro dei trasporti*. Il Governo si associa al cordoglio per la scomparsa del sindaco di Roma Petroselli espresso con così nobili parole dal Presidente di quest'Assemblea. La figura politica ed umana del sindaco Petroselli e la sua opera infaticabile sono l'espressione e la testimonianza di un grande impegno civile che suscita rispetto ed ammirazione. Il Governo partecipa anch'esso al lutto dell'intera città di Roma ed esprime le proprie condoglianze alla famiglia e al Partito comunista italiano.

Commemorazione del senatore Gino Cacchioli

P R E S I D E N T E . (*Si leva in piedi e con lui tutta l'Assemblea*).

Come ricordato in una precedente seduta, alla fine di agosto, mentre presiedeva una riunione politica della Democrazia cristiana, è morto a Parma il senatore Gino Cacchioli.

Era nato a Londra l'11 giugno 1925. Aveva partecipato diciottenne alla Resistenza in provincia di Parma, quale comandante della Brigata Beretta, conseguendo la medaglia d'argento al valor militare. A liberazione avvenuta concluse gli studi in giurisprudenza ed esercitò la professione di avvocato. Aderente alla Democrazia cristiana ricoprì in essa vari incarichi direttivi, imponendosi per la serietà e linearità dell'impegno.

Eletto senatore nel 1972 nel collegio di Borgotaro-Salsomaggiore, fece parte della Commissione agricoltura e della Commissione per le questioni regionali. Riconfermato senatore nel 1976, fu membro delle Commissioni giustizia, agricoltura, questioni regionali, inquirente, e fu eletto vice presidente della Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari. Nel 1978 divenne sottosegretario all'agricoltura nel quarto Governo Andreotti e tale incarico conservò anche nel quinto. Nel 1979 venne rieletto senatore per la terza volta e tornò alla Commissione agricoltura.

In ogni suo incarico partitico o parlamentare il senatore Cacchioli confermò le doti di impegno fin da giovanissimo dimostrate. Manifestò particolare esperienza nel settore dell'agricoltura, per la risoluzione di specifici problemi presentando appositi disegni di legge e partecipando a dibattiti sui boschi, i parchi nazionali, l'assetto della montagna, gli allevamenti, la proprietà coltivatrice e negli anni 1977-80, soprattutto, sui contratti agrari.

I senatori di ogni settore lo ricordano con rimpianto, associandosi a me nell'esprimere al Gruppo della Democrazia cristiana, ai familiari del caro collega scomparso, qui presenti, e ai suoi elettori sentimenti sinceri di commossa solidarietà.

B A L Z A M O , *ministro dei trasporti*. Domando di parlare.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

* B A L Z A M O , *ministro dei trasporti*. Il Governo si associa alle parole di cordoglio espresse ora dal presidente Fanfani per la scomparsa del senatore Cacchioli — di cui ricorda con ammirazione la figura e l'opera — ed esprime alla famiglia dello scomparso e al Gruppo della Democrazia cristiana tutto il proprio cordoglio.

Votazione per la nomina di un membro effettivo e di un membro supplente della Commissione per la vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli Istituti di previdenza

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la votazione per la nomina di un membro effettivo e di un membro supplente della Commissione per la vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli istituti di previdenza.

Dichiaro aperta la votazione a scrutinio segreto.

(*Ha inizio la votazione*).

(*Le urne restano aperte*).

Presidenza del vice presidente MORLINO

Approvazione del disegno di legge:

« **Ratifica ed esecuzione dell'Atto recante revisione dell'Accordo di Nizza del 15 giugno 1957, riveduto a Stoccolma il 14 luglio 1967, sulla classificazione internazionale dei prodotti e dei servizi ai fini della registrazione dei marchi, firmato a Ginevra il 13 maggio 1977** » (1355)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione dell'Atto recante revisione dell'Accordo di Nizza del 15 giugno 1957, riveduto a Stoccolma il 14 luglio 1967, sulla classificazione internazionale dei prodotti e dei servizi ai fini della registrazione dei marchi, firmato a Ginevra il 13 maggio 1977 ».

Non essendovi iscritti a parlare nella discussione generale, do la parola al relatore.

M A R C H E T T I , *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

C O R T I , *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Mi limito a raccomandare l'approvazione del disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

M I T T E R D O R F E R , *segretario*:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Atto recante revisione dell'Accordo di Nizza del 15 giugno 1957, riveduto a Stoccolma il 14 luglio 1967, sulla classificazione internazionale dei prodotti e

dei servizi ai fini della registrazione dei marchi, firmato a Ginevra il 13 maggio 1977.

(È approvato).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'Atto internazionale di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 9 dell'Atto stesso.

(È approvato).

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Approvazione del disegno di legge:

« **Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica popolare ungherese per la definizione di questioni finanziarie e patrimoniali rimaste in sospenso, con Scambi di Note, firmato a Roma il 26 aprile 1973** » (1370)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra la Repubblica italiana e la Repubblica popolare ungherese per la definizione di questioni finanziarie e patrimoniali rimaste in sospenso, con Scambi di Note, firmato a Roma il 26 aprile 1973 ».

Non essendovi iscritti a parlare nella discussione generale, do la parola al relatore.

* M A R T I N A Z Z O L I , *relatore*. Signor Presidente, nel merito mi rimetto alla relazione scritta. Debbo però far presente che occorre apportare al testo due correzioni di natura formale: si tratta di aggiustamenti

marginali, ma non del tutto inutili. All'articolo 2 del disegno di legge il numero « 9 » deve leggersi « IX », perchè il testo dell'Accordo, come si vede nel successivo articolo 3, prevede lettere romane e non arabe.

All'articolo 3 all'ultimo comma occorre sostituire le parole: « dall'articolo 2-*octies* della legge 16 aprile 1974 n. 114 », con le seguenti: « dall'articolo 2-*octies* del decreto-legge 2 marzo 1974 n. 30, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 16 aprile 1974, n. 114 ». Infatti la legge n. 114 si compone di un articolo unico e il citato articolo 2-*octies* fa parte del decreto-legge convertito, tant'è che è un articolo aggiuntivo rispetto al decreto originario.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

CORTI, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri.* Sono d'accordo con il relatore.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

MITTERDORFER, *segretario:*

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo tra l'Italia e l'Ungheria per la definizione di questioni finanziarie e patrimoniali rimaste in sospeso, con Scambi di Note, firmato a Roma il 26 aprile 1973.

(È approvato).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 9 dell'Accordo stesso.

PRESIDENTE. Lo metto ai voti, con la correzione formale indicata dal relatore. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Si dia lettura dell'articolo 3.

MITTERDORFER, *segretario:*

Art. 3.

I cittadini italiani ed i loro superstiti i cui diritti in materia pensionistica siano stati colpiti dalle misure ungheresi menzionate nell'articolo I, lettera a), dell'Accordo, hanno la facoltà di chiedere all'Istituto nazionale della previdenza sociale, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, la costituzione di una posizione assicurativa in relazione ai periodi di lavoro subordinato compiuto in Ungheria.

La costituzione di cui al comma precedente è operata con le modalità previste dall'articolo 51, secondo comma, della legge 30 aprile 1969, n. 153.

Il relativo onere di riscatto, ridotto del 50 per cento dall'articolo 2-*octies* della legge 16 aprile 1974, n. 114, è posto a carico dello Stato, che vi farà fronte con gli stanziamenti previsti dall'articolo 12 della legge 26 gennaio 1980, n. 16.

PRESIDENTE. Lo metto ai voti con la correzione formale indicata dal relatore. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Passiamo all'esame degli articoli successivi. Se ne dia lettura.

MITTERDORFER, *segretario:*

Art. 4.

Le somme corrisposte dal Governo ungherese a norma dell'articolo 3 dell'Accordo sono versate all'entrata del bilancio statale.

(È approvato).

Art. 5.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubbli-

cazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

(*E approvato*).

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Approvazione del disegno di legge:

« **Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica popolare di Polonia sulla navigazione marittima mercantile, firmato a Varsavia il 3 luglio 1974, con Scambio di note firmato a Varsavia il 6 giugno 1979** » (1424)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione dell'Accordo tra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo della Repubblica popolare di Polonia sulla navigazione marittima mercantile, firmato a Varsavia il 3 luglio 1974, con Scambio di note firmato a Varsavia il 6 giugno 1979 ».

Non essendovi iscritti a parlare nella discussione generale, do la parola al relatore.

TAVIANI, *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

CORTI, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Il Governo chiede l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

MITTERDORFER, *segretario*:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'Accordo fra il Governo della Repubblica italiana ed il Governo del-

la Repubblica popolare di Polonia sulla navigazione marittima mercantile, firmato a Varsavia il 3 luglio 1974, con Scambio di note firmato a Varsavia il 6 giugno 1979.

(*E approvato*).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data all'Accordo di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 18 dell'Accordo stesso.

(*E approvato*).

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Approvazione del disegno di legge:

« **Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra Italia e Argentina per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e sul patrimonio e prevenire le evasioni fiscali, con Protocollo, firmata a Roma il 15 novembre 1979** » (1436)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Ratifica ed esecuzione della Convenzione tra Italia e Argentina per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e sul patrimonio e prevenire le evasioni fiscali, con Protocollo, firmata a Roma il 15 novembre 1979 ».

Non essendovi iscritti a parlare nella discussione generale, do la parola al relatore.

MARCHETTI, *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

CORTI, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Il Governo raccomanda al Senato l'approvazione del disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

M I T T E R D O R F E R , *segretario*:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione tra Italia e Argentina per evitare le doppie imposizioni in materia di imposte sul reddito e sul patrimonio e prevenire le evasioni fiscali, con Protocollo, firmata a Roma il 15 novembre 1979.

(È approvato).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 30 della Convenzione stessa.

(È approvato).

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Approvazione del disegno di legge:

« **Ratifica ed esecuzione della Convenzione di sicurezza sociale tra la Repubblica italiana e la Repubblica orientale dell'Uruguay, firmata a Montevideo il 7 novembre 1979** » (1456) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « **Ratifica ed esecuzione della Convenzione di sicurezza sociale tra la Repubblica italiana e la Repubblica orientale dell'Uruguay, firmata a Montevideo il 7 novembre 1979** », già approvato dalla Camera dei deputati.

Non essendovi iscritti a parlare nella discussione generale, do la parola al relatore.

O R L A N D O , *relatore*. Mi rimetto alla relazione scritta.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

C O R T I , *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Il Governo si limita a raccomandare l'approvazione del disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame degli articoli. Se ne dia lettura.

M I T T E R D O R F E R , *segretario*:

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare la Convenzione di sicurezza sociale tra la Repubblica italiana e la Repubblica orientale dell'Uruguay, firmata a Montevideo il 7 novembre 1979.

(È approvato).

Art. 2.

Piena ed intera esecuzione è data alla Convenzione di cui all'articolo precedente a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità all'articolo 38 della Convenzione stessa.

(È approvato).

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Approvazione del disegno di legge:

« **Autorizzazione di spesa per la costruzione di immobili da adibire a sede delle rappresentanze diplomatiche italiane a Riyadh e a New Delhi** » (1397)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge:

« Autorizzazione di spesa per la costruzione di immobili da adibire a sede delle rappresentanze diplomatiche italiane a Riyadh e a New Delhi ».

Non essendovi iscritti a parlare nella discussione generale, do la parola al relatore.

S A R T I, *relatore*. Anch'io, onorevole Presidente, mi rimetto alla relazione scritta, con la precisazione, per memoria, che noi proponiamo di votare il testo dell'articolo 1 nella formulazione che la Commissione ha proposto recependo la richiesta avanzata dal senatore Carollo a nome della 5ª Commissione permanente.

P R E S I D E N T E. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

C O R T I, *sottosegretario di Stato per gli affari esteri*. Il Governo è d'accordo col relatore.

P R E S I D E N T E. Passiamo all'esame degli articoli, nel testo proposto della Commissione. Se ne dia lettura.

M I T T E R D O R F E R, *segretario*:

Art. 1.

È autorizzata la spesa di 16 miliardi di lire per la costruzione di immobili da adibire a sede (residenza, cancelleria e alloggi del personale) delle rappresentanze diplomatiche italiane a Riyadh e New Delhi.

L'autorizzazione di spesa per l'anno 1981 è di lire 4 miliardi. La legge finanziaria di cui all'articolo 11 della legge 5 agosto 1978, n. 468, provvederà ad indicare le quote destinate a gravare sugli anni successivi.

(È approvato).

Art. 2.

All'onere di lire 4 miliardi derivante dalla attuazione della presente legge nell'anno finanziario 1981 si provvede mediante riduzione del fondo speciale di cui al capitolo

9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

P R E S I D E N T E. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Discussione dei disegni di legge:

« Interpretazione e parziale modifica dell'articolo 4 della legge 21 dicembre 1977, n. 985, nel testo sostituito dall'articolo 4-bis di cui alla legge 27 luglio 1979, n. 299, nella parte concernente il rimborso degli oneri sostenuti dalla società concessionaria del sistema aeroportuale della capitale » (1408), d'iniziativa del senatore Vincelli e di altri senatori;

« Interpretazione e parziale modifica dell'articolo 4 della legge 21 dicembre 1977, n. 985, nel testo sostituito dall'articolo 4-bis di cui alla legge 27 luglio 1979, n. 299, nella parte concernente il rimborso degli oneri sostenuti dalla società concessionaria del sistema aeroportuale della capitale » (1525), d'iniziativa del senatore Masciadri e di altri senatori

Approvazione in un testo unificato con il seguente titolo: « Interpretazione e parziale modifica dell'articolo 4 della legge 21 dicembre 1977, n. 985, nel testo sostituito dall'articolo 4-bis di cui alla legge 27 luglio 1979, n. 299, nella parte concernente il rimborso degli oneri sostenuti dalla società concessionaria del sistema aeroportuale della capitale »

P R E S I D E N T E. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge « Interpretazione e parziale modifica dell'articolo 4 della legge 21 dicembre 1977, n. 985, nel testo sostituito dall'articolo 4-bis di cui al-

la legge 27 luglio 1979, n. 299, nella parte concernente il rimborso degli oneri sostenuti dalla società concessionaria del sistema aeroportuale della capitale », d'iniziativa dei senatori Vincelli, Saporito, Avellone, Bausi, Damagio, Degola, Del Ponte, Gusso, Pacini, Riggio, Santonastaso, Segreto e Tonutti e: « Interpretazione e parziale modifica dell'articolo 4 della legge 21 dicembre 1977, n. 985, nel testo sostituito dall'articolo 4-bis di cui alla legge 27 luglio 1979, n. 299, nella parte concernente il rimborso degli oneri sostenuti dalla società concessionaria del sistema aeroportuale della capitale », d'iniziativa dei senatori Masciadri, Bozzello Verole e Segreto.

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Masciadri. Ne ha facoltà.

M A S C I A D R I. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, onorevoli Sottosegretari, si conclude così con questo disegno di legge un'operazione, nata nel 1977, rivista nell'anno 1979 e che oggi viene posta alla nostra attenzione, atteso il fatto che i meccanismi che erano stati indicati negli anni 1977 e 1979 si sono dimostrati non idonei a risolvere il problema del rimborso degli oneri sostenuti dagli aeroporti di Roma per conto dello Stato.

Desidero fare alcune considerazioni delle quali alcune, per la verità, positive ed altre negative. La considerazione principale — quella positiva — è che con questa legge si viene finalmente a sciogliere il nodo di una questione, diventata ormai troppo lunga nel tempo con gli oneri che ne derivavano agli aeroporti di Roma, che si conclude in modo sufficientemente felice, atteso il fatto che, mentre la società concessionaria aveva richiesto la cifra di 100 miliardi, ognuno noterà come nel testo del disegno di legge si preveda di esborsare da parte dello Stato, a definizione forfettaria dell'operazione, la somma di lire 56 miliardi. Pertanto è ovvia la mia considerazione e cioè che si è riusciti brillantemente nell'operazione di andare al minore esborso possibile a definizione dell'intera operazione, trascinata troppo nel

tempo, con una somma inferiore a quella richiesta.

Debbo però aggiungere qualche considerazione di carattere negativo a sottolineare l'importanza della posta in gioco, atteso il fatto che si sta parlando di aeroporti di Roma, vale a dire dell'aeroporto di Fiumicino e dell'aeroporto di Ciampino. Nell'ultimo biennio 1980 e 1981, non ancora concluso, sono state spese somme ingenti, se considerate in senso assoluto: 43 miliardi da parte della società « Aeroporti di Roma » per la ordinaria manutenzione e 16 miliardi e mezzo per la straordinaria manutenzione a carico dello Stato.

Dicevo che le somme, nell'arco di un anno e mezzo o poco più, per manutenzione ordinaria e straordinaria possono apparire ingenti, ma le lacune che si rilevano negli aeroporti di Roma sono ancora assai grandi, per cui intendo richiamare l'attenzione — che so già vigile — del Ministro dei trasporti qui presente su un problema per il quale lo so sensibile, quello cioè di portare finalmente a discussione davanti alle Commissioni parlamentari e in Aula un disegno di legge inteso a finanziare gli aeroporti in genere, con particolare riferimento agli aeroporti romani. Si trattava, qualche anno fa, quando si cominciò a parlare della necessità di portare l'aeroporto di Roma a livello internazionale, di una somma assai cospicua, ossia 450 miliardi lire, che con la svalutazione della lira sarà attualmente di 600-700 miliardi. Era stata inoltre ventilata l'ipotesi (o qualcosa in più di una ipotesi) di andare a finanziare altri aeroporti: quello di Milano Malpensa, con altre somme ingenti, più interventi di altra natura (e di minor peso) per altri aeroporti di grande rilevanza dopo i due — quello di Roma e di Milano — cui ho fatto cenno, per una spesa complessiva che un anno o due fa si prefigurava in mille miliardi di lire e che oggi sarà lievitata per la ragione sopraccennata.

L'importante è — l'occasione mi è propizia — richiamare il signor Ministro sulla importanza del problema, facendo solo un riferimento che credo possa essere accettato da parte dei colleghi presenti: all'inizio di

questo anno di grazia 1981 abbiamo provveduto a finanziare un altro settore dei trasporti, l'asse portante, le ferrovie, per un importo complessivo rilevante, sul quale tutti ci siamo pronunciati in senso favorevole, di 12.450 miliardi. Non chiedo certo che una somma di tale entità sia destinata al miglioramento del settore aeroportuale italiano, ma è indispensabile tenere presente che il trasporto aereo non può essere considerato semplicemente un trasporto di *élite*, perchè nel prossimo futuro dovrà diventare, per distanze superiori ai 400-500 chilometri, anche per l'Italia un trasporto di massa.

Mi accingo ora a trattare di un altro argomento contenuto nell'articolo unico sottoposto alla nostra attenzione, che riguarda l'ultimo comma, in cui si dice che « I servizi a qualsiasi titolo non gestiti direttamente dalla società "Aeroporti di Roma" devono essere regolarizzati con apposita convenzione entro il termine massimo di tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge ». Penso che i colleghi sappiano cosa significa quanto qui è scritto. È bene che io, al riguardo, faccia una breve cronistoria di come la società concessionaria è nata. Nel 1973 gli aeroporti romani erano gestiti da Civilavia, la quale aveva 50-60 concessionari privati. Si è inteso, con la legge n. 785 dell'anno 1973, sul finire di quell'anno, regolarizzare la partita e istituire con legge apposita la società « Aeroporti di Roma », perchè gestisse tutti i servizi a terra dopo che il trasporto aereo era stato diviso in tre settori fondamentali. Il settore di Civilavia della direzione generale dell'aviazione civile doveva provvedere alla programmazione e al controllo delle attività complessive dell'aviazione civile italiana. Dirò solo tra parentesi che la funzione di programmazione e controllo, ahimè, non è mai stata svolta in passato e, per la verità, è svolta sempre peggio anche al momento attuale. Il secondo settore era quello che riguardava i vettori ed allora fu affermato il principio di pluralità di vettori, cosa poi scomparsa nel tempo a seguito delle vicende ben note dell'Itavia con le sostituzioni che sono avvenute e che non sono ancora concluse. L'Alita-

lia doveva essere solo uno dei vettori, certo il principale vettore italiano.

Si stabilì infine che per tutti i servizi afferenti l'aerostazione di Roma, doveva essere questa nuova società, che allora andavamo a formare, nell'anno 1973, che doveva provvedere a tutte le strutture, infrastrutture e relative gestioni. La verità è davanti a tutti noi, signor Ministro. Contrariamente allo spirito ed alla lettera di quel disegno di legge, purtroppo, l'Alitalia ha tenuto per sé i servizi dell'aerostazione, dello scalo nazionale, sottraendoli alla nuova società contro la volontà del Parlamento e la legge che era stata approvata. La cosa si è trascinata poi davanti al TAR del Lazio il quale, in ritardo, ha stabilito, un anno fa circa, che aveva ragione la società « Aeroporti di Roma » nel rivendicare anche lo scalo nazionale, che invece l'Alitalia aveva gestito dal 1973, contro lo spirito e la lettera della legge. Evidentemente qui si vuole regolarizzare la partita con l'ultimo comma, del quale ho dato lettura, dicendo — tra le righe si legge in maniera abbastanza chiara — che si vuole sovvertire lo spirito della legge del 1973 e che per lo scalo nazionale la sua gestione complessiva spetta alla società Alitalia ed è sottratta alla società « Aeroporti di Roma ». *Nulla quaestio* per il problema che così vogliamo risolvere. Però, fino ad oggi e fino a quando la legge non è approvata, la verità è che l'Alitalia ha sottratto un servizio di quell'importanza, uno scalo nazionale, alla società « Aeroporti di Roma », per cui, quando si vengono a concedere da parte dello Stato i 56 miliardi, ognuno dei presenti deve sapere che di questi miliardi 20 spetterebbero alla società Alitalia per lavori che aveva eseguito. Voglio rivolgere a lei, signor Ministro, un invito perchè intervenga nelle forme che ritiene opportune verso la società « Aeroporti di Roma » per farle considerare se non è il caso di non concedere i 20 miliardi all'Alitalia (che ha tenuto illegalmente la gestione per sette anni) a rimborso di questa quasi illegalità che è stata commessa, oppure di decidere una riduzione di quella cifra perchè per tanti anni l'Alitalia ha gestito, credo anche in at-

tivo, lo scalo nazionale togliendolo alla società « Aeroporti di Roma ».

Questa è la preghiera che avanzo. Ma mi consenta anche, signor Ministro, di dire che sarebbe il caso di tagliare un po' le ali alle prepotenze dell'Alitalia, che non sono le prime e ho l'impressione che non siano neanche le ultime. Infatti l'Alitalia assorbe in sé tutta la direzione generale dell'aviazione civile e altri ampi settori che dovrebbero appartenere allo Stato, dando l'impressione, e più ancora la certezza, di poter esercitare numerose prevaricazioni perchè talvolta noi consentiamo che abbia ad esercitarle.

Fatte queste osservazioni, chiederei semmai, come ho già avuto modo di fare in Commissione, di effettuare un'inchiesta per tutto il settore dell'aviazione civile. So che in questo senso sono in armonia con tutto il Gruppo socialista che ha già richiesto un anno e mezzo fa una inchiesta su Civilavia e sull'Alitalia, poi non presa in considerazione e respinta dalla Commissione. Non vorrei però che alcuni fatti che potrebbero determinarsi ci costringessero a fare una inchiesta sull'andamento della gestione non solo di Civilavia, ma anche dell'Alitalia.

Sono considerazioni, signor Ministro, che possono anche essere ritenute marginali nei confronti del problema che abbiamo dinanzi. Ma siccome si tratta di concedere 56 miliardi, una parte dei quali dovrebbe andare all'Alitalia, mi pareva opportuno approfittare dell'occasione propizia per parlare anche di questo tema che secondo me ha grande rilevanza.

Comunque, a nome del Gruppo socialista, dichiaro — con le osservazioni fatte che potrebbero, e non lo sono, essere ritenute marginali — che voteremo a favore di questo provvedimento di legge.

P R E S I D E N T E. È iscritto a parlare il senatore Morandi. Ne ha facoltà.

M O R A N D I. Signor Presidente, onorevole Ministro, onorevoli colleghi, dirò subito, rifacendomi alle motivazioni e alle posizioni che abbiamo espresso in Commissione, che il nostro Gruppo esprimerà voto favorevole al provvedimento. Questo voto

deriva prima di tutto da una valutazione fondata sul fatto che trattasi, come è già stato detto anche dal collega che mi ha preceduto, di atto dovuto.

Detto questo, sarebbe però del tutto miope, e non soltanto dal punto di vista politico, non allargare il discorso. Siamo di fronte a carenze reiterate da parte dell'Esecutivo sulle politiche relative allo sviluppo complessivo dell'aviazione civile, sugli assetti aeroportuali, sui progetti — se di progetti, mi sia consentito dirlo, si può parlare — relativi alla riorganizzazione della direzione del servizio dell'aviazione civile. Ciò è espressione di scarsa accortezza politica e porta a sottovalutare i riflessi socio-economici che il protrarsi delle condizioni di congestione e di disservizio del sistema aeroportuale del nostro paese sta mettendo sempre di più in luce.

Nel dire questo sto pensando al fatto — tanto per citare un esempio forse ovvio — dell'influenza che, dal punto di vista economico, il disservizio sta creando nel campo dei flussi turistici in arrivo nel nostro paese.

È dunque in considerazione del grave stato che investe complessivamente l'insieme del comparto del trasporto aereo che conviene legare l'esame del provvedimento a questi problemi di natura più ampia.

Non vorrei, signor Presidente, essere fermato nel mio discorso con il richiamo di essere fuori tema. In questo caso dovrei citare le dichiarazioni rese dal Sottosegretario in Commissione proprio sulla necessità di mettere mano con grande rapidità e senso di responsabilità all'intera riorganizzazione di Civilavia. Desidero richiamare, tra l'altro, l'incontro fatto dalla Presidenza della Commissione con l'onorevole Ministro, incontro che riteniamo positivo poichè si è dichiarato, anche in quella sede, come fosse urgente ed indispensabile andare ad un esame complessivo del problema.

Ribadisco quindi con estrema chiarezza e in modo del tutto esplicito l'esigenza che il Governo presenti una relazione sullo stato reale degli aeroporti del nostro paese, così come mi pare che sia funzionale andare verso quell'appuntamento avendo gli elementi di fondo concreti ed espliciti del pia-

no di intervento complessivo che l'Esecutivo stesso intende proporre.

Queste esigenze derivano da una situazione che è a tutti nota e che mi permetto semplicemente di ricordare.

In primo luogo si tratta di dare al paese, ed in concreto, il segno che si vuole assicurare agli utenti un servizio affidabile e davvero funzionante; e le cose dette nel corso di questa discussione, così come quelle espresse in Commissione, dimostrano che abbiamo qui uno dei problemi più gravi, una questione che richiama appunto l'intervento urgente da parte dell'Esecutivo e soprattutto del Parlamento.

Occorre fornire certezze per tutti e sicurezza agli operatori del settore, mettere ordine e dare razionalità e funzionalità ai servizi aeroportuali riorganizzando adeguatamente la direzione del comparto. Immagino che la risposta che potrà venire dall'onorevole Ministro punterà sul fatto che l'iniziativa del Governo ha trovato occasione di esprimersi attraverso la presentazione del disegno di legge n. 1480. Senza volere evidentemente entrare nel merito di una discussione che dovremo fare e del conseguente confronto esplicito e aperto che si svilupperà, intendo far presente una questione che per il corretto funzionamento del Parlamento (e non solo del Senato) sta diventando uno dei problemi fondamentali.

Credo che l'abitudine di legiferare sulla base di una miriade di leggine, lasciando che il complesso dei problemi non trovi mai una soluzione ed una sistemazione corredata dalle necessarie prospettive, sta ingenerando una situazione, appunto, insostenibile. Tutto questo sta ad indicare — lo dico con grande pacatezza — una responsabilità della quale l'Esecutivo deve fino in fondo farsi carico. Pare a me che invece di governare le cose, se si continua a procedere con leggi e leggine di questa portata, sono le cose, con tutte le loro possibili distorsioni, che finiscono per rendere subalterna l'opera di Governo. Ma proprio per andare alla conclusione, a proposito del disegno di legge n. 1480 di iniziativa governativa, mi sia permesso di fare un'osservazione ed una considerazione.

Credo che i rappresentanti del Governo sappiano con precisione che l'ambiente del mondo dell'aviazione civile è a rumore, che il tasso di inquietudine degli addetti si è fatto molto elevato, che i fenomeni di corporativismo si possono accentuare, che la esasperazione degli utenti è sempre più incontenibile. Non voglio drammatizzare, ma, nel richiamare l'attenzione dei rappresentanti del Governo, mi sia permesso dire che anche per questa via l'immagine del funzionamento dello Stato e della condizione in cui è tenuto il paese si presenta attraverso la realtà delle cose che non funzionano. È il caso della situazione degli aeroporti giunta ormai a livelli di vero e proprio dis-servizio.

Non credo che la responsabilità debba essere rintracciata indiscriminatamente nelle forze parlamentari e tanto meno in quella che rappresento. Una cosa vogliamo dire a proposito dell'iniziativa del Governo, soprattutto per giungere ad una considerazione finale. Se davvero si intende andare, come si deve, alla riorganizzazione del comparto, non si può ridurre tutto ad un semplice assemblaggio tra la direzione generale del Ministero e l'Azienda per l'assistenza al volo, limitandosi ad un'operazione molto semplice di sommatoria tra Civilavia e ANAV. Il discorso è di ben altra portata. Riteniamo che, se si volesse andare per questa via, si introdurrebbero metodi e contenuti pasticciati, inadatti per affrontare un problema che è assai più complesso e in un settore in cui non si debbono creare confusioni tra pianificazione, direzione degli interventi e meccanismi operativi, tecnologici e di gestione. Bisogna, dunque, trovare soluzioni migliori e non operare attraverso un semplice assemblaggio.

Ho voluto dire queste cose non tanto per anticipare posizioni, quanto perchè era inevitabile cogliere l'occasione del disegno di legge presentato dal Governo per avviare la discussione. Noi non ci siamo mai sottratti ai confronti utili, soprattutto se finalizzati alla ricerca di soluzioni confacenti alle esigenze del paese. Mi preme però sottolineare, anche in questa sede, che poichè il Governo, attraverso il Ministro dei traspor-

ti, ha assunto l'impegno perchè l'intera materia venga affrontata con estrema rapidità, noi dichiariamo la nostra disponibilità. E, tra l'altro, non è detto che rapidità sia sinonimo di superficialità. Anzi — se vi è l'impegno vero di tutti — essa può dar luogo ad una riflessione capace di arrivare ad una risposta in positivo per la soluzione globale di questi problemi.

P R E S I D E N T E. Dichiaro chiusa la discussione generale.

Ha facoltà di parlare il relatore.

B A U S I, relatore. Signor Presidente, ringrazio i colleghi intervenuti. Le argomentazioni da essi addotte, pur essendo estremamente interessanti, non mi sembrano però correlate al disegno di legge in ordine al quale essi stessi hanno espresso consenso.

P R E S I D E N T E. Ha facoltà di parlare il Ministro dei trasporti.

* **B A L Z A M O, ministro dei trasporti.** Signor Presidente, da parte del Ministero dei trasporti si condivide la soluzione adottata dalla Commissione, in quanto sin dal primo momento si è convenuto che l'erogazione di 56 miliardi alla società « Aeroporti di Roma » dovesse mantenere la caratteristica di rimborso forfettario. A tale proposito è il caso di sottolineare che anche il Ministero del tesoro ha convenuto sulla soluzione del rimborso a titolo forfettario. Si aggiunge infine che particolarmente opportuna appare la previsione di cui all'ultimo comma dell'articolo unico del disegno di legge in esame, che impegna la società « Aeroporti di Roma » a regolarizzare con apposita convenzione i servizi a qualsiasi titolo non gestiti direttamente dalla società.

Per quanto riguarda i problemi sollevati dal senatore Masciadri e dal senatore Morandi, il Governo intanto li ringrazia per il contributo notevole dato all'approfondimento di un problema che certamente riguarda l'intera collettività nazionale. Il Governo è pienamente consapevole dell'opportunità e necessaria riforma che bisogna ope-

rare nel settore del trasporto aereo e si impegna ad affrontare in tempi rapidi e concreti le varie questioni connesse al trasporto aereo e nello stesso tempo è pienamente disponibile a presentare in tempi brevi una relazione sullo stato reale degli aeroporti e sul piano di sviluppo degli stessi.

P R E S I D E N T E. Passiamo all'esame dell'articolo unico del testo unificato proposto dalla Commissione. Se ne dia lettura.

M I T T E R D O R F E R, segretario:

Articolo unico.

A parziale modifica del disposto dell'articolo 4 della legge 21 dicembre 1977, n. 985, nel testo sostituito dall'articolo 4-bis di cui alla legge 27 luglio 1979, n. 299, di conversione, con modificazioni, del decreto-legge 26 maggio 1979, n. 151, l'importo residuo risultante alla data di entrata in vigore della presente legge della somma complessiva di lire 56 miliardi, già iscritta negli stati di previsione della spesa del Ministero dei trasporti per gli anni 1978 e 1979, è assegnato alla società per azioni « Aeroporti di Roma ».

L'erogazione dell'importo sopra indicato è effettuata a titolo di contributo, a tacitazione di ogni pretesa della predetta società, per gli oneri economici e finanziari da essa sostenuti e da sostenere, in relazione agli adempimenti di cui alle lettere a) e b) dell'articolo 4 della legge 21 dicembre 1977, n. 985, nel testo sostituito dall'articolo 4-bis di cui alla citata legge 27 luglio 1979, n. 299, e con l'obbligo, per la società « Aeroporti di Roma », di definire e regolarizzare direttamente ed autonomamente i rapporti di concessione e di appalto a suo tempo posti in essere dall'amministrazione statale tuttora pendenti, con esclusione di ogni altro contributo statale per lo stesso titolo.

I servizi a qualsiasi titolo non gestiti direttamente dalla società « Aeroporti di Roma » devono essere regolarizzati con appo-

sita convenzione entro il termine massimo di tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

P R E S I D E N T E. Passiamo alla votazione finale.

S A P O R I T O. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E. Ne ha facoltà.

S A P O R I T O. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il Gruppo della Democrazia cristiana voterà a favore del testo proposto dalla Commissione dividendo le posizioni sia del Governo che del relatore, alle cui parole non devono essere aggiunti altri rilievi, se non nel senso di considerare indispensabile il provvedimento. È tempo, tuttavia, di affrontare ormai tutti i problemi relativi alle strutture operative ed alla gestione della società « Aeroporti di Roma » che, giova ricordarlo, è la più grande azienda del Lazio ed ha un ruolo determinante per lo sviluppo economico e turistico non soltanto di Roma e della regione Lazio, ma di tutto il paese.

Purtroppo devo fare osservare che, per l'aeroporto di Roma, da circa 20 anni non si è fatto più luogo ad opere organiche di intervento da parte dello Stato per affrontare il problema, ormai da tutti sentito come indifferibile, come si è visto anche negli interventi dei colleghi, dell'adeguamento delle strutture aeroportuali della capitale alle esigenze del traffico. Basta pensare che l'aeroporto di Roma fu progettato per circa 5 milioni di passeggeri all'anno e che oggi è costretto ad affrontare un traffico di circa 7 milioni di persone. Si deve, forse, solo alla capacità tecnica ed amministrativa dell'attuale direzione della società « Aeroporti di Roma » se, nonostante tutte le insufficienze di struttura, si riesce ad affrontare in qualche modo i problemi sopraccennati, problemi che comunque tendono ormai ad esplodere. In tale quadro risulta che da circa due anni sono stati predisposti progetti di riforma e di sviluppo e che gli stessi progetti avrebbero già ottenuto l'approvazione da

parte del competente Ministero dei trasporti.

Resta il problema della copertura finanziaria del piano globale di intervento. Ci rendiamo conto che la soluzione globale di riforma, di cui parlava anche il Ministro, può trovare difficoltà di copertura finanziaria, data la situazione di crisi che attraversa il paese e data la situazione del bilancio dello Stato. Ciò non significa però, signor Ministro, che noi dobbiamo rinunciare completamente a fare questa riforma. A mio giudizio, se non si può affrontare la copertura finanziaria di un progetto globale di riforma e di intervento, potrebbe per lo meno affrontarsi un progetto-ponte limitato a interventi che sono prioritari e che, comunque, consentirebbero di avviare a soluzione i problemi più urgenti posti dal riassetto aeroportuale della capitale.

Con queste brevi riflessioni ho voluto accompagnare questa dichiarazione di voto favorevole, perchè sono preoccupato, come lo sono altri, del ritardo con cui abbiamo affrontato finora problemi, che, sia pure di settore, incidono in maniera determinante sull'immagine complessiva che andiamo ogni giorno ad offrire del nostro paese all'estero.

Abbiamo però fiducia che il Governo sappia intervenire sia con responsabile gradualismo, sia con decisione e priorità per trovare le necessarie soluzioni, su cui ormai, come mi è sembrato di capire, vi è ampia convergenza fra le forze politiche. (*Applausi dal centro*).

P R E S I D E N T E. Metto ai voti, nel suo articolo unico, il testo unificato dei disegni di legge nn. 1408 e 1525. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Chiusura di votazione

P R E S I D E N T E. Dichiaro chiusa la votazione a scrutinio segreto per la nomina di un membro effettivo e di un membro supplente della Commissione per la vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli Istituti di previdenza.

Invito i senatori segretari a procedere allo spoglio delle schede.

Hanno preso parte alla votazione i senatori:

Abis, Accili, Agrimi, Amadeo, Angelin, Antoniazzi, Argiroffi,

Bacicchi, Barsacchi, Bausi, Bellinzona, Benedetti, Bertone, Boggio, Bollini, Bompiani, Bonifacio, Borzi, Brezzi, Brugger, Busseti, Buzio,

Canetti, Carlassara, Carollo, Cengarle, Chielli, Cioce, Cipellini, Codazzi, Colella, Conterno Degli Abbati, Corallo, Cossutta,

D'Agostini, D'Amelio, Da Roit, De Giuseppe, Degola, Della Briotta, Del Nero, Del Ponte, Deriu, De Sabbata, De Vito, De Zan, Di Lembo, Di Nicola, Donat-Cattin,

Falcucci, Fallucchi, Felicetti, Fermariello, Ferrara Nicola, Ferrari-Aggradi, Ferrucci, Filetti, Finessi, Finestra, Flamigni, Fontanari, Forma, Fracassi, Fragassi,

Genovese, Gherbez, Giacometti, Giust, Gozzini, Granelli, Granzotto, Graziani, Grazioli, Grossi, Gualtieri, Gusso,

Jervolino Russo,

Lai, Landolfi, Lapenta, Lavezzari, Lepre, Lombardi, Longo,

Manente Comunale, Marchetti, Margotto, Mariotti, Marselli, Martinazzoli, Masciadri, Mazza, Mazzoli, Melandri, Miana, Mineo, Mitrotti, Mitterdorfer, Modica, Montalbano, Morandi, Morlino,

Nepi, Neri, Noci,

Oriana, Orlando, Ossicini, Ottaviani,

Pala, Papalia, Parrino, Pavan, Perna, Petronio, Pinna, Pinto, Pistolese,

Quaranta,

Ricci, Riggio, Roccamonte, Romeo, Rosa, Rossanda, Rossi,

Salerno, Salvaterra, Santalco, Saporito, Sarti, Scamarcio, Scelba, Scevarolli, Sega, Segnana, Segreto, Sica, Signori, Spano, Spezia, Spinelli,

Taviani, Tedesco Tatò, Tiriolo, Tolomelli, Tonutti, Triglia, Truzzi,

Urbani,

Valiani, Valori, Venanzetti, Venturi, Verzaschi, Vettori, Vinay, Vincelli, Vitale Antonio, Vitale Giuseppe,

Zavattini, Zito.

Sono in congedo i senatori:

Beorchia, Bevilacqua, Buzzi, Dal Falco, Damagio, D'Amico, Murmura, Riccardelli, Schiano, Valiante.

Discussione e approvazione, con modificazioni, del disegno di legge:

« Modifiche di alcune disposizioni del codice della navigazione relative alla navigazione aerea » (298)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche di alcune disposizioni del codice della navigazione relative alla navigazione aerea ».

Dichiaro aperta la discussione generale.

È iscritto a parlare il senatore Masciadri. Ne ha facoltà.

M A S C I A D R I . Signor Presidente, mi limiterò ad intervenire in sede di dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . È iscritto a parlare il senatore Guerrini. Non essendo presente, lo dichiaro decaduto dalla facoltà di parlare.

Dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare il relatore.

V I N C E L L I , relatore. Mi rimetto alla relazione scritta, sottolineando l'unanimità dei consensi che su questo disegno di legge si è registrata in Commissione.

P R E S I D E N T E . Ha facoltà di parlare il Ministro dei trasporti.

* **B A L Z A M O , ministro dei trasporti.** Signor Presidente, onorevoli senatori, la materia che il provvedimento intende disciplinare è di competenza del Ministero dei trasporti, ma poichè si tratta di modifica di un codice l'iniziativa legislativa risulta del Ministero di grazia e giustizia. Le modifiche che si intendono introdurre costituiscono la premessa logica e giuridica per l'emanazione del regolamento del codice della navigazione

per la parte aeronautica che l'apposita commissione ha da tempo predisposto. Infatti talune norme di esecuzione, che il futuro regolamento disciplina, per poter essere funzionalmente applicate presuppongono la modifica delle corrispondenti norme del codice. E ciò al fine di adeguare gli istituti in questione alle mutate condizioni sociali ed economiche del paese.

Un punto qualificante del disegno di legge è l'articolo 1, aggiunto all'originale testo dalla Commissione referente, che autorizza il Ministro dei trasporti ad emanare disposizioni tecniche di attuazione nonchè disposizioni di altro tipo in conformità con quelle adottate o raccomandate in sede internazionale, nel quadro dei principi generali contenuti negli annessi alla Convenzione di Chicago che saranno recepiti con apposito regolamento da emanarsi ai sensi dell'articolo 1331 del codice della navigazione.

La delega al Ministro, pur limitativa, agevolerà lo snellimento delle procedure in armonia con le esigenze del traffico aereo e della prassi internazionale. Con l'occasione corre l'obbligo di far presente che nulla del lavoro fin qui svolto per il regolamento di applicazione del codice della navigazione andrà perduto. Infatti la normativa elaborata per il testo del regolamento, nelle materie tecniche di cui trattasi, può ancora più celermente essere utilizzata proprio attraverso i nuovi meccanismi proposti.

Aggiungiamo che le previsioni contenute nell'articolo 1 consentiranno di aggiornare la situazione tecnico-giuridica italiana ai sistemi internazionali e alle pratiche da tempo adottate dai paesi più attivi nel settore della navigazione aerea, regolarizzando altresì definitivamente la posizione italiana nei confronti degli obblighi assunti con la Convenzione di Chicago.

Altri punti interessanti del disegno di legge riguardano, come è ampiamente esposto nella relazione dell'8ª Commissione presentata dal senatore Vincelli, l'articolo 2, l'articolo 3, gli articoli 4, 5 e 6. Gli ultimi due articoli del disegno di legge, aggiunti dalla Commissione al testo governativo, propongono, l'uno, una diversa formulazione dell'articolo 797 del codice, rendendolo coerente

con le nuove disposizioni recate dal disegno di legge, l'altro le modalità per l'aggiornamento dei limiti di responsabilità.

Si fa infine presente che prima dell'inizio della discussione in Aula del disegno di legge sono stati presentati da parte del Governo taluni emendamenti. Tali modifiche tendono a meglio coordinare le singole disposizioni e a provvedere ad aggiustamenti formali necessari per correggere errori materiali del testo approvato dall'8ª Commissione.

P R E S I D E N T E . Passiamo all'esame degli articoli nel testo proposto dalla Commissione. Si dia lettura dell'articolo 1.

P A L A , segretario:

Art. 1.

All'articolo 687 del codice della navigazione sono aggiunti i seguenti commi:

« Al recepimento dei principi generali contenuti negli annessi alla convenzione relativa all'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, si provvede ai sensi dell'articolo 1331 del presente codice.

Il Ministro dei trasporti è autorizzato ad emanare, con propri decreti, le conseguenti disposizioni tecniche di attuazione, nonchè quelle che riguardano gli impianti, la navigazione aerea e i servizi destinati al solo uso interno, nelle seguenti materie:

- telecomunicazioni aeronautiche, servizi radioelettrici e di radionavigazione, servizi del traffico aereo, segnaletica a terra;
- regole dell'aria e procedure di controllo del traffico aereo civile;
- licenze del personale aeronautico civile;
- navigabilità degli aeromobili civili;
- registrazione e identificazione degli aeromobili civili;
- raccolta e scambio di informazioni meteorologiche;
- libri e documenti di bordo;
- mappe e carte aeronautiche;

caratteristiche degli aeroporti e delle piste di atterraggio e decollo;

aeromobili in pericolo e inchieste sugli incidenti;

unità di misura;

sicurezza del volo e degli aerodromi;

esercizio degli aeromobili civili;

nonchè tutte le altre materie tecniche concernenti la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione civile.

Le norme e le disposizioni contrarie o incompatibili con quelle previste nel presente articolo sono abrogate ».

P R E S I D E N T E . Su questo articolo sono stati presentati due emendamenti.

Se ne dia lettura.

P A L A , segretario:

Sostituire il primo alinea con il seguente:

« Al recepimento dei principi generali contenuti negli annessi alla convenzione relativa all'aviazione civile internazionale stipulata a Chicago il 7 dicembre 1944, approvata e resa esecutiva con decreto legislativo 6 marzo 1948, n. 616, ratificato con la legge 17 aprile 1956, n. 561, si provvede ai sensi dell'articolo 1331 del presente codice ».

1.1

IL GOVERNO

Al secondo alinea, sostituire le ultime tre righe con le seguenti:

« nonchè tutte le altre materie tecniche concernenti la sicurezza, la regolarità e l'efficienza della navigazione aerea civile ».

1.2

IL GOVERNO

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sugli emendamenti in esame.

V I N C E L L I , relatore. Sono d'accordo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 1.1. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Metto ai voti l'emendamento 1.2. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Metto ai voti l'articolo 1 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Passiamo all'esame degli articoli successivi. Se ne dia lettura.

P A L A , segretario:

Art. 2.

L'intitolazione del Titolo IV del Libro primo della Parte seconda del codice della navigazione è sostituita dalla seguente:

« Titolo IV. Della gente dell'aria - Delle licenze, degli attestati e delle abilitazioni ».

(E approvato).

Art. 3.

All'articolo 731 del codice della navigazione sono aggiunti i seguenti commi:

« Il personale di cui alle lettere *a)* e *b)* del comma precedente, limitatamente a quello addetto al controllo della circolazione aerea e al servizio informazioni volo, deve essere provvisto di licenze, attestati e abilitazioni.

Devono essere altresì provvisti di licenze, attestati e abilitazioni i soggetti che, pur non rientrando nelle categorie della gente dell'aria, svolgono attività di pilota o di paracadutista.

Le licenze, gli attestati e le abilitazioni sono rilasciati, rinnovati, reintegrati, sospesi o revocati dal Ministero dei trasporti nei casi e con le modalità indicate nel regolamento di esecuzione del presente codice ».

P R E S I D E N T E . Sull'articolo 3 sono stati presentati due emendamenti. Se ne dia lettura.

P A L A , segretario:

Sostituire il primo alinea con il seguente:

« Il personale di cui alla lettera a) del comma precedente e il personale della lettera b), limitatamente a quello addetto al controllo della circolazione aerea e al servizio informazioni volo, deve essere provvisto di licenze, attestati e abilitazioni ».

3.1

IL GOVERNO

Sostituire l'ultimo alinea con i seguenti:

« Il Ministro dei trasporti emana con proprio decreto il regolamento per disciplinare i casi e le modalità per il rilascio, il rinnovo, la reintegrazione, la sospensione o la revoca delle licenze, degli attestati e delle abilitazioni.

Il regolamento su citato può essere modificato con decreti ministeriali ».

3.2

IL GOVERNO

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sugli emendamenti in esame.

V I N C E L L I , relatore. Sono d'accordo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 3.1. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Metto ai voti l'emendamento 3.2. Chi lo approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Metto ai voti l'articolo 3 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 4. Se ne dia lettura.

P A L A , segretario:

Art. 4.

L'articolo 732 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 732. - (Categorie del personale di volo). — Il personale di volo si distingue in tre categorie:

1) personale addetto al comando ed alla guida di aeromobili;

2) personale addetto al controllo degli apparati motori e degli altri impianti di bordo;

3) personale addetto ai servizi complementari di bordo ».

P R E S I D E N T E . Su questo articolo è stato presentato un emendamento. Se ne dia lettura.

P A L A , segretario:

All'alinea sostituire il numero 1) con il seguente:

« 1) personale addetto al comando, alla guida e al pilotaggio di aeromobili ».

4.1

IL GOVERNO

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

V I N C E L L I , relatore. Sono d'accordo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 4.1. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Metto ai voti l'articolo 4 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo 5. Se ne dia lettura.

P A L A , segretario:

Art. 5.

L'articolo 735 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 735. - (*Albi e registro della gente dell'aria*). — Il personale di volo delle prime due categorie è iscritto in albi nazionali; quello della terza categoria è iscritto in apposito registro.

I capiscalo e il personale tecnico-direttivo delle costruzioni aeronautiche sono iscritti in due distinti albi nazionali ».

P R E S I D E N T E . Su questo articolo è stato presentato un emendamento. Se ne dia lettura.

P A L A , segretario:

Sostituire il secondo alinea con il seguente:

« I capiscalo, il personale addetto al servizio informazioni volo non gestito direttamente dall'Azienda di cui al decreto del Presidente della Repubblica 24 marzo 1981, n. 145, ed il personale tecnico-direttivo delle costruzioni aeronautiche sono iscritti in tre distinti albi nazionali ».

5. 1

IL GOVERNO

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

V I N C E L L I , relatore. Sono d'accordo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 5. 1. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Metto ai voti l'articolo 5 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Passiamo all'esame dell'articolo aggiuntivo proposto con l'emendamento 5. 0. 1. Se ne dia lettura.

P A L A , segretario:

Dopo l'articolo 5, inserire il seguente:

Art. ...

L'articolo 738 del Codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 738 (*Documenti di lavoro della gente dell'aria*).

Il personale di volo è munito di un libretto di iscrizione. Parimenti sono muniti di un libretto di iscrizione i capiscalo ed il personale addetto al servizio informazioni di volo; il personale tecnico-direttivo delle costruzioni aeronautiche è munito di un certificato di iscrizione.

Le forme e gli effetti di tali documenti di lavoro sono stabiliti dal regolamento ».

5. 0. 1

IL GOVERNO

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

V I N C E L L I , relatore. Sono d'accordo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 5. 0. 1. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Passiamo all'esame degli articoli successivi. Se ne dia lettura.

P A L A , segretario:

Art. 6.

L'articolo 739 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 739. - (*Titoli professionali*). — I titoli professionali del personale di volo della prima categoria sono:

a) per il personale addetto al comando, alla guida e al pilotaggio degli aeromobili in servizio di trasporto pubblico: comandante, navigatore, pilota;

b) per il personale addetto alla guida e al pilotaggio degli aeromobili non in servizio di trasporto pubblico: collaudatore, istruttore, pilota di lavoro aereo.

I titoli professionali del personale di volo della seconda categoria sono:

a) per il personale addetto al controllo degli apparati motori e degli altri impianti di bordo degli aeromobili in servizio di trasporto pubblico: tecnico di volo;

b) per il personale addetto al controllo degli apparati motori e degli altri impianti di bordo degli aeromobili non in servizio di trasporto pubblico: tecnico di volo per i collaudi, tecnico di volo per le scuole di pilotaggio.

I titoli professionali del personale di volo della terza categoria sono:

per il personale addetto ai servizi complementari di bordo di aeromobili in servizio di trasporto pubblico, con compiti di pronto soccorso ai passeggeri e di emergenza: assistente di volo, tecnico di bordo, assistente commerciale e categorie similari.

I titoli professionali del personale addetto ai servizi a terra sono:

per il personale addetto ai servizi a terra negli aerodromi: operatore radiotelefonista di stazione aeronautica.

I titoli professionali di cui ai commi precedenti presuppongono il possesso di licenze, attestati e abilitazioni necessari per l'esercizio dell'attività relativa ».

(È approvato).

Art. 7.

L'articolo 771 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 771. - (*Documenti di bordo*). — Gli aeromobili, ad eccezione degli alianti, devono avere a bordo durante il volo:

a) il certificato di immatricolazione;

b) il certificato di navigabilità;

c) i documenti doganali e sanitari;

d) il giornale di bordo;

e) gli altri documenti prescritti da leggi e regolamenti.

Gli aeromobili da turismo sono esentati dall'obbligo di tenere il giornale di bordo.

Gli alianti devono avere a bordo durante il volo i certificati di immatricolazione e di navigabilità, nonché gli altri documenti prescritti da leggi e regolamenti ».

L'articolo 840 del codice della navigazione è abrogato.

(È approvato).

Art. 8.

L'articolo 772 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 772. — (*Giornale di bordo*). — Sul giornale di bordo devono essere annotati i matrimoni celebrati ai sensi dell'articolo 834, gli eventi indicati nell'articolo 835, i testamenti e ogni altro fatto di particolare importanza ».

(È approvato).

Art. 9.

L'articolo 773 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 773. - (*Libri dell'aeromobile*). — Gli aeromobili adibiti al trasporto di passeggeri e di merci devono essere provvisti del libretto dell'aeromobile e del libretto dei motori e delle eliche; su tali libretti devono es-

sere eseguite le annotazioni stabilite dal regolamento.

I libri predetti sono custoditi dall'esercente presso l'aeroporto di abituale ricovero dell'aeromobile ».

P R E S I D E N T E . Sull'articolo 9 è stato presentato un emendamento.

Se ne dia lettura.

P A L A , segretario:

Sopprimere il secondo alinea.

9.1

IL GOVERNO

P R E S I D E N T E . Invito la Commissione ad esprimere il parere sull'emendamento in esame.

V I N C E L L I , relatore. Sono d'accordo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti l'emendamento 9.1. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 9 nel testo emendato. Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

È approvato.

Pasisamo all'esame degli articoli successivi. Se ne dia lettura.

P A L A , segretario:

Art. 10.

L'articolo 801 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 801. - (*Formalità anteriori alla partenza*). — Prima della partenza il direttore dell'aeroporto, qualora lo ritenga necessario, può sottoporre l'aeromobile a visita di controllo.

Per gli aeromobili muniti della dichiarazione generale l'esercente deve curare che il direttore dell'aeroporto apponga sulla dichiarazione stessa il visto di partenza ».

(*È approvato*).

Art. 11.

L'articolo 807 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 807. — (*Formalità successive all'approdo*). — Subito dopo l'approdo il comandante dell'aeromobile provvede, direttamente o mediante un suo delegato, agli adempimenti doganali e sanitari, e alla presentazione al direttore dell'aeroporto del giornale di bordo se, nel corso del viaggio, vi siano stati annotati i fatti di cui all'articolo 772.

Il direttore dell'aeroporto appone il visto sul giornale di bordo nell'ipotesi di cui al comma precedente, dopo aver preso visione delle registrazioni e averne constatato la regolarità.

Per gli aeromobili esentati dall'obbligo della vidimazione, il comandante o un suo delegato deve dichiarare al direttore dell'aeroporto il luogo di provenienza dell'aeromobile.

Il comandante dell'aeromobile deve fornire in ogni caso al direttore dell'aeroporto le informazioni che gli vengono richieste sul viaggio compiuto ».

(*È approvato*).

Art. 12.

L'articolo 839 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 839. - (*Formalità di partenza e arrivo per gli aeromobili da turismo*). — Per gli aeromobili da turismo il comandante o un suo delegato prima della partenza e dopo l'arrivo deve indicare al direttore dell'aeroporto rispettivamente il prossimo luogo di approdo e il luogo di provenienza ».

(*È approvato*).

Art. 13.

Negli articoli 834, 835, 845, 884, 890 e 1127 del codice della navigazione la locuzione « giornale di rotta » è sostituita con quella di « giornale di bordo ».

(*È approvato*).

Art. 14.

L'articolo 844 del codice della navigazione è abrogato.

(È approvato).

Art. 15.

L'articolo 797 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Art. 797. — (Obbligo di portare a bordo licenze e attestati). — L'aeromobile nazionale o straniero non può circolare se il personale di bordo non è munito delle licenze, degli attestati e delle abilitazioni prescritti e se tali documenti non sono portati a bordo ».

(È approvato).

Art. 16.

All'aggiornamento dei limiti di responsabilità attualmente previsti dal codice della navigazione si provvede ai sensi dell'articolo 1331 del codice stesso.

(È approvato).

P R E S I D E N T E . Passiamo alla votazione del disegno di legge nel suo complesso.

M A S C I A D R I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M A S C I A D R I . Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, annuncio il voto favorevole del Gruppo del Partito socialista italiano, formulando solo due considerazioni. La prima è che abbiamo approvato gli emendamenti proposti dal Governo in Aula: una maggiore tempestività per la verità non sarebbe male affinché anche in Commissione si possa più ampiamente discutere, signor Ministro, in quanto naturalmente all'ultimo momento ci si trova in una certa difficoltà. Però consi-

dero gli emendamenti che ella ha presentato a nome del Governo indubbiamente migliorativi in quanto rispecchiano meglio la situazione, chiariscono ove occorreva chiarire e mettono ordine nella materia.

La seconda considerazione è che le modifiche proposte al testo del codice della navigazione indubbiamente sono modifiche opportune per la ragione che mettono in armonia la normativa italiana al riguardo con le norme dell'ICAO, altrimenti si rischiava di essere sempre in estremo ritardo. La principale novità del nostro disegno di legge è appunto di affidare al Ministro con suoi decreti la possibilità di aggiornare la normativa rispetto alle norme dell'ICAO.

Mi corre l'obbligo di far presente la situazione abnorme che oggi vige per quanto attiene al codice della navigazione aerea ed al regolamento di attuazione del codice. Siamo, signor Ministro, in questa situazione: il codice della navigazione aerea risale al 1942, quando naturalmente la navigazione civile era in ben altre condizioni; eravamo ai primordi, certamente non agli *standards* attuali. Quel che è peggio è che il regolamento del codice della navigazione risale al 1925 e regolamentava un codice del 1923. Quindi un regolamento che viene prima di un codice evidentemente non può regolamentarlo in modo soddisfacente.

Devo anche ricordare, per la cronistoria, che sul regolamento di attuazione del codice una commissione, anzi un succedersi di commissioni, presiedute da vari personaggi, hanno lavorato per quindici anni; finalmente si è arrivati alla conclusione dei lavori ed il provvedimento è stato passato al concerto degli altri ministri. Il concerto si è ottenuto, la materia è affidata oggi al Ministero dei trasporti e sarebbe bene all'uopo evidenziare quanto si è discusso e stabilito in quel consesso di alte personalità, di studiosi nel campo dell'aviazione civile, perchè non abbia a rimanere lettera morta un lavoro durato la bellezza di quindici anni!

Per quanto riguarda il codice, dal 1975 una commissione apposita sta lavorando, nominata dal Ministero di grazia e giustizia, e pertanto sono trascorsi ormai quasi sei anni.

Sarebbe bene, ove possibile, che il Ministro dei trasporti intervenisse per vedere col suo collega di accelerare i lavori: anche se la materia di un codice di navigazione non è cosa da poco, però sei anni rimangono ugualmente sei anni. Accelerare sarebbe bene sicchè si esca dalla materia zoppicante alla quale bisogna sempre portare emendamenti e si abbia la certezza del diritto anche in un settore così importante come è quello dell'aviazione civile. Tutto ciò è detto per semplice considerazione: era un'*excursus* di carattere storico, importante perchè si abbia una visione complessiva non solo delle tessere, ma del mosaico dell'intero problema. Ribadisco, infine, il voto favorevole del Gruppo socialista.

M O R A N D I . Domando di parlare per dichiarazione di voto.

P R E S I D E N T E . Ne ha facoltà.

M O R A N D I . In modo molto rapido e conciso desidero esprimere a nome del Gruppo comunista il voto favorevole. Tuttavia intendo riproporre una riserva che già avanzammo in sede di discussione in Commissione, e ciò con l'intento di richiamare di nuovo l'attenzione di quest'Assemblea su una considerazione di ordine generale. La riserva attiene al fatto che il provvedimento in esame, che pure introduce elementi indispensabili per un adeguamento di norme certamente anacronistiche, come già è stato da altri descritto, resta tuttavia segnato da insufficienze. Resta segnato dal non aver introdotto sufficientemente quegli elementi necessari e capaci di portare al superamento di procedure farraginose, indotte dall'esistenza di meccanismi troppo burocratici e assai complessi.

La considerazione di ordine generale mi esime da una lunga descrizione. Intendo ribadire, dal punto di vista politico, la necessità inderogabile di un impegno serio, da svolgersi con estrema urgenza, per affrontare l'intera materia relativa al settore della aviazione civile.

L'onorevole Balzamo, ministro dei trasporti, nell'intervenire sul provvedimento esami-

nato in precedenza, ha assunto l'impegno di dare accelerazione e mettere in condizione il Parlamento di poter affrontare con tutti gli strumenti questa materia. Gliene faccio fede e, come ho dichiarato prima, da parte del nostro Gruppo non ci sarà nessuna sottrazione all'impegno di affrontare in modo aperto la globalità dei problemi. Ciò avverrà, naturalmente, in un confronto dove le cose saranno dette sulla base delle posizioni che per parte nostra intendiamo esprimere criticamente, ma costruttivamente. La questione nodale resta quella di andare verso l'organizzazione del comparto dell'aviazione civile in modo adeguato e con soluzioni corrispondenti alle esigenze: cose queste, che non ci paiono essere presenti in diverse parti del progetto presentato dall'Esecutivo.

P R E S I D E N T E . Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

Chi l'approva è pregato di alzare la mano.

E approvato.

Risultato di votazione

P R E S I D E N T E . Comunico il risultato della votazione per la nomina di un membro effettivo e di un membro supplente della Commissione per la vigilanza sulla Cassa depositi e prestiti e sugli Istituti di previdenza:

Senatori votanti 162

Ha ottenuto voti come membro effettivo il senatore:

Masciadri 144

Ha ottenuto voti come membro supplente il senatore:

Scevarolli 144

Voti dispersi 4

Schede bianche 14

Proclamo pertanto eletti membro effettivo il senatore Masciadri e membro supplente il senatore Scevarolli.

Senato, convalida della nomina a senatore a vita di Eduardo De Filippo

P R E S I D E N T E . Informo che la Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari ha comunicato che, a norma dell'articolo 19, comma secondo, del Regolamento del Senato, ha verificato, nella seduta odierna, la sussistenza dei titoli indicati nel decreto presidenziale, in data 26 settembre 1981, di nomina a senatore a vita, ai sensi dell'articolo 59, secondo comma, della Costituzione, del signor Eduardo De Filippo, per avere illustrato la patria con altissimi meriti nel campo artistico e letterario.

La Giunta ha comunicato inoltre di avere verificato il concorso degli altri requisiti di legge e di aver dichiarato valida la nomina predetta.

Do atto alla Giunta delle elezioni e delle immunità parlamentari di questa sua comunicazione e dichiaro convalidata la nomina a senatore a vita del signor Eduardo De Filippo.

Interpellanze, annunzio

P R E S I D E N T E . Invito il senatore segretario a dare annunzio delle interpellanze pervenute alla Presidenza.

P A L A , segretario:

ORIANA. — *Al Ministro della difesa.* — Da recenti notizie si è appreso che un ufficiale superiore della Marina militare è stato movimentato di urgenza e sospeso temporaneamente dal servizio con provvedimento ministeriale che si afferma essere collegato al caso Capuozzo.

Nel caso in cui le notizie riportate corrispondano al vero, l'interpellante chiede di conoscere:

quali motivazioni abbiano spinto il Ministro, nella sua discrezionale valutazione, ad assumere così gravi provvedimenti, e in particolare quello di sospensione dal servizio, notoriamente obbligatorio solo nel caso estremo di emissione di mandato di cattura;

se tali misure siano in qualche modo derivanti da nuovi provvedimenti del giudice,

risultando fino ad oggi emessa solo una comunicazione giudiziaria che, secondo il sistema costituzionale e la legge, costituisce uno strumento a tutela e non a danno del cittadino.

Si rileva, infatti, che, se provvedimenti di tale gravità non dovessero trovare fondamento in nuovi e recenti elementi obiettivi di natura giudiziaria o amministrativa, se ne evidenzerebbe la loro assoluta inopportunità, sia per l'irreparabile ed ingiusto danno arrecato all'interessato, sia per il nuovo impulso che essi stanno già fornendo alla speculazione strumentale di natura politica da tempo in atto sul triste caso Capuozzo.

La scarsa cautela nell'applicazione delle norme amministrative vigenti che si configurerebbe in detta ipotesi non dovrebbe restare, in un caso di tale gravità, senza immediato ed adeguato atto riparatorio.

(2 - 00342)

SAPORITO, JERVOLINO RUSSO, STAMMATI, D'AGOSTINI, SENESE, DELLA PORTA, BORZI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri.* — In relazione al tremendo nubifragio che ha colpito, nei giorni scorsi, tutta la fascia costiera laziale tra i comuni di Santa Marinella e Civitavecchia, causando morte e determinando ingenti danni alla produzione agricola, alle infrastrutture primarie, alle opere pubbliche ed al sistema di viabilità gli interpellanti chiedono di sapere:

a) qual è la valutazione dei danni fatta dalle competenti autorità;

b) quali urgenti interventi di competenza statale sono stati adottati;

c) se non si ritiene che sussistano le condizioni per l'emanazione del provvedimento formale di riconoscimento a tali aree del carattere di zone colpite da « pubblica calamità », come richiesto dalle autorità regionali.

(2 - 00343)

Interrogazioni, annunzio

P R E S I D E N T E . Invito il senatore segretario a dare annunzio delle interrogazioni pervenute alla Presidenza.

P A L A , segretario:

SAPORITO, DELLA PORTA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed al Ministro dei trasporti.* — Per sapere se sono a conoscenza del clima di ulteriore tensione determinatosi nell'Azienda di assistenza al volo a causa dei criteri quanto meno « discutibili » che sarebbero stati adottati per la valutazione delle persone destinate, successivamente, a ricoprire alti incarichi nell'Azienda stessa.

In particolare, gli interroganti chiedono di conoscere se risponde al vero che sarebbero stati messi a disposizione del commissariato di assistenza al volo civile dipendenti dell'Aviazione civile, precedentemente distaccati presso il Gabinetto del Ministro dei trasporti, al fine di preconstituire la base per l'affidamento di funzioni dirigenziali tra le più importanti dell'Azienda di assistenza al volo, istituita con decreto del Presidente della Repubblica n. 145 del 24 marzo 1981.

(3 - 01584)

SAPORITO. — *Al Ministro del turismo e dello spettacolo.* — Per conoscere i motivi che hanno portato all'esclusione di Cortina d'Ampezzo da sede dei Giochi olimpici invernali 1988, in occasione del recente Congresso olimpico di Baden Baden, tenuto conto del livello di attrezzature offerte dalla città italiana candidata.

Detta esclusione inciderà negativamente sugli sforzi in atto per incrementare la promozione turistica e, comunque, appare fortemente penalizzante per il nostro Paese, come ha messo in evidenza la stampa nazionale ed internazionale.

(3 - 01585)

BONIVER, DELLA BRIOTTA. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri ed ai Ministri degli affari esteri e della difesa.* — Appresi gli ultimi violentissimi attacchi verbali di cui è stato oggetto il nostro Ministro della difesa da parte del colonnello Gheddafi;

preso atto con soddisfazione dell'immediata e ferma risposta data dalla Farnesina,

gli interroganti chiedono di conoscere:

1) quali valutazioni dà il Governo di tale ultimo gravissimo episodio e delle minacciate ritorsioni in esso contenute;

2) se non si ritiene che dette minacce possano mettere in pericolo la presenza in Libia di numerosi lavoratori italiani, nonchè i nostri ingenti interessi commerciali in quel Paese;

3) se è stato approntato un piano di emergenza per l'eventuale evacuazione dei nostri lavoratori nel caso in cui alle minacce verbali libiche seguissero i fatti.

(3 - 01586)

MARCHIO. — *Al Ministro di grazia e giustizia.* — Per conoscere se risponde al vero la notizia relativa ad un imminente trasferimento delle sezioni civili della Corte d'appello di Roma nei locali della ex Casa dei mutilati in piazza Adriana.

In caso affermativo, si chiede di conoscere le ragioni per le quali tale decisione è stata adottata senza richiedere il parere del consiglio dell'Ordine degli avvocati e procuratori di Roma.

Considerato che gli avvocati e procuratori romani, nonchè tutti gli operatori della giustizia della Capitale, sono costretti da anni ad esercitare il loro mandato spostandosi nei diversi quartieri in cui hanno sede i vari uffici giudiziari, con grave nocumento per il loro ordinato lavoro, senza che il Ministero competente si preoccupi dell'esigenza di concentrazione delle sedi delle giurisdizioni di merito, così come avviene in ogni altra sede di Corte d'appello d'Italia, l'interrogante chiede di conoscere se è intendimento del Governo smentire ufficialmente l'apertura di una ulteriore sede giudiziaria distaccata della Corte d'appello di Roma, o, se la notizia rispondesse a verità, procedere alla sospensione immediata delle operazioni di trasferimento per dare avvio, sentito il parere del consiglio dell'Ordine degli avvocati e procuratori di Roma, ad una migliore sistemazione di tutti gli uffici della Corte di appello.

(3 - 01587)

*Interrogazioni
con richiesta di risposta scritta*

BARSACCHI, SPANO, SIGNORI. — *Al Presidente del Consiglio dei ministri, al Ministro del tesoro ed al Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica.* — Premesso:

che, per quanto riguarda il personale militare in quiescenza, rimangono ancora insoluti importanti problemi, quali la perequazione automatica delle retribuzioni del personale militare in servizio, l'allineamento del trattamento di quiescenza a quello spettante al personale militare collocato in congedo al 31 dicembre 1980, l'elevazione dell'aliquota pensionabile al cento per cento dell'ammontare dell'ultimo stipendio e delle indennità pensionabili percepite in servizio, la rivalutazione dell'indennità operativa e di istituto e l'esenzione fiscale delle pensioni privilegiate ordinarie in analogia a quelle di guerra;

che la mancata risoluzione di tali problemi comporta l'ingiusto mantenimento di grosse differenze nel trattamento pensionistico del personale militare;

che, in particolare, le sperequazioni esistenti sono state aggravate dal disposto dell'articolo 147 della legge 11 luglio 1980, n. 312, che ha esteso la pensionabilità delle indennità operative per i dipendenti collocati a riposo a partire dalla data del 13 luglio 1980 escludendo il personale militare che, pur avendo fruito in attività di servizio delle indennità medesime, è stato collocato in quiescenza prima della predetta data;

che nella stessa legge n. 312 del 1980 è stata inserita una norma con la quale si impegna il Governo a promuovere le iniziative necessarie a rivedere la normativa concernente i trattamenti pensionistici degli appartenenti alle Forze armate;

che il problema dell'estensione della pensionabilità delle indennità operative a tutti i dipendenti che ne hanno usufruito è stato esaminato ed è ben conosciuto dal gruppo ristretto per la revisione delle norme in materia di pensioni militari, operante in seno alla Commissione interministeriale istituita

presso l'ufficio del Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica per la revisione del sistema pensionistico dei pubblici dipendenti,

gli interroganti chiedono di conoscere:

se il Governo, allo scopo di attenuare le differenze più ingiuste e macroscopiche nel trattamento di quiescenza e pensionistico del personale militare, non intende apportare un correttivo al disposto dell'articolo 147 della legge 11 luglio 1980, n. 312, volto ad estendere la pensionabilità delle indennità operative, anche con criteri di gradualità, a favore del personale militare che, pur avendo fruito in attività di servizio delle indennità medesime, è rimasto escluso dal beneficio perchè collocato in quiescenza prima della data del 13 luglio 1980, prevista dal citato articolo;

se, a tale scopo, il Governo non ritiene di poter utilizzare il lavoro del gruppo ristretto per la revisione delle pensioni militari, operante in seno alla Commissione interministeriale istituita presso l'ufficio del Ministro senza portafoglio per la funzione pubblica per la revisione del sistema pensionistico, presentando al Parlamento, con procedura d'urgenza, uno stralcio della riforma pensionistica.

(4 - 02266)

SAPORITO. — *Al Ministro della sanità.* — Per sapere il suo pensiero sul caso del bambino Stefano Landi, di Roma, morto nei giorni scorsi dopo essere stato « curato per telefono » dal medico di famiglia, secondo una triste consuetudine che pare si vada diffondendo nella Capitale dopo la riforma sanitaria.

(4 - 02267)

SAPORITO. — *Al Ministro dell'interno.* — Per conoscere il suo parere sui motivi della vile aggressione subita da Don Alessandro Fiori, superiore dei padri Scolopi e preside dell'istituto « Nazareno » di Roma, aggredito e malmenato da tre teppisti nei pressi della chiesa di San Francesco, in piazza Monte Gaudio a Roma.

(4 - 02268)

FERMARIELLO. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per conoscere le ragioni per le quali non è stata ancora decisa la liquidazione coatta della « MERIDAS » (Compagnia meridionale di assicurazioni), il cui deficit di bilancio, a causa di spericolate operazioni, ha superato i 10 miliardi.

Una deliberazione in tal senso si impone ormai con urgenza anche in considerazione del fatto che il progressivo assottigliamento del portafoglio della società, valutato ora in 19 miliardi, potrebbe rendere arduo l'assorbimento, da parte di altra azienda assicuratrice, dei suoi attuali 152 dipendenti.

(4 - 02269)

FERMARIELLO, MOLA. — *Al Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.* — Per sapere se, dopo nove anni di cassa integrazione, è possibile finalmente assicurare un lavoro stabile ai dipendenti della « Navalsud » di Napoli.

(4 - 02270)

PETRONIO. — *Al Ministro delle poste e delle telecomunicazioni.* — Premesso:

che nella città di Lamezia Terme (Catanzaro), quarta della Calabria per numero di abitanti ed importante centro commerciale, agricolo ed industriale posto nel centro della regione, esiste un ufficio postale impropriamente detto « centrale » per avere circa 50 dipendenti ed essere ubicato nella zona centrale della città;

che già altre cittadine calabresi, quali Crotone, Vibo Valentia, Bagnara, Rossano e Paola, hanno ottenuto un ufficio « principale » in considerazione dell'elevato traffico postale;

che il permanere dell'attuale situazione determina difficoltà di vario ordine più volte rappresentate e già da tempo all'attenzione degli organi preposti;

che l'Amministrazione comunale si è più volte dichiarata disponibile ad accollarsi eventuali oneri,

l'interrogante chiede di conoscere se non si ritengano maturi i tempi per pervenire all'elevazione dell'ufficio postale predetto a « principale », in quanto esso sopporta un

volume di traffico notevolissimo al servizio, non solo della città, ma di un intero comprensorio di circa 200.000 anime.

(4 - 02271)

COLELLA. — *Al Ministro delle partecipazioni statali.* — Per conoscere quali provvedimenti urgenti ha in animo di prendere la SIP per offrire un indispensabile servizio nella zona di Fiano del comune di Nocera Inferiore (Salerno), ove si sono trasferiti — anche in conseguenza del sisma del 23 novembre 1980 — numerosissimi nuclei familiari.

Le proteste dei cittadini di detto rione sono giustificate dal fatto che è impossibile vivere « negli anni '80 » senza avere un mezzo idoneo per le più urgenti necessità, e tanto è ancora più grave in quanto la distanza tra la zona indicata ed il centro urbano di Nocera Inferiore è notevolissima.

(4 - 02272)

MARCHIO. — *Ai Ministri dell'interno e di grazia e giustizia.* — Premesso:

che il procuratore della Repubblica di Frosinone ha emesso 9 comunicazioni giudiziarie nei confronti del sindaco di Sgurgola, il comunista Giuseppe Vitozzi, dell'assessore socialista Antonio Bianchi, del suo collega del PSDI Giuseppe Faraoni, del consigliere comunale del PCI Daniela Litozzi, nonché di Antonio Bellardini, già segretario della locale sezione comunista, dei vigili urbani Angelo Spaziani e Fausto Moriconi e degli impiegati Rita Caratelli e Renzo Simoni;

che l'inchiesta giudiziaria ha preso le mosse da una circostanziata denuncia presentata dal segretario della sezione del MSI-Destra nazionale, signor Vincenzo Antonelli, in relazione al rilascio di licenze edilizie post-datate nel comune di Sgurgola;

che il consigliere comunale Daniela Litozzi ha costruito un fabbricato in una zona che il piano regolatore prevedeva come agricola e che invece è stata inopinatamente cambiata in zona per lo sviluppo turistico ed alberghiero;

che tali infrazioni riguardano evidentemente il cosiddetto autofinanziamento del PCI con il sistema di trasformazione di aree

agricole in aree per lo sviluppo turistico ed alberghiero;

che tale comportamento del sindaco e della Giunta di Sgurgola è ispirato al più corrotto e vergognoso sistema clientelare,

l'interrogante chiede di conoscere:

1) le ragioni per le quali non si è proceduto alla sospensione del sindaco di Sgurgola;

2) a che punto si trova l'inchiesta giudiziaria del procuratore della Repubblica di Frosinone.

(4 - 02273)

GIOVANNETTI. — *Al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.* — Per sapere se ritenga compatibile, con i diversi incarichi ricoperti, la responsabilità dell'Ufficio di collocamento di Portoscuso (Cagliari) da parte dell'attuale dirigente.

(4 - 02274)

Interrogazioni da svolgere in Commissione

P R E S I D E N T E. A norma dell'articolo 147 del Regolamento, l'interrogazione n. 3-01586, dei senatori Boniver e Della Briotta, sui rapporti tra Italia e Libia, sarà svolta presso la 3^a Commissione permanente (Affari esteri).

Ordine del giorno

per le sedute di giovedì 8 ottobre 1981

P R E S I D E N T E. Il Senato tornerà a riunirsi domani, giovedì 8 ottobre, in due sedute pubbliche, la prima alle ore 10 e la seconda alle ore 17, con il seguente ordine del giorno:

ALLE ORE 10

Esposizione economica e finanziaria.

ALLE ORE 17

Discussione dei disegni di legge:

MAZZOLI ed altri. — Inquadramento giuridico di alcune attività agricole (213).

CHIELLI ed altri. — Disciplina della piscicoltura come attività imprenditoriale agricola (288).

La seduta è tolta (ore 18,30).

Dott. FRANCESCO CASABIANCA

Consigliere preposto all'Ufficio per la revisione e la pubblicazione dei resoconti stenografici dell'Assemblea