

# SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 36° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 2 GIUGNO 1982

Presidenza del Presidente VINCELLI

#### INDICE

##### Disegni di legge in sede deliberante

« Modifica degli articoli 179 e seguenti del Codice della navigazione concernenti le formalità di arrivo e partenza delle navi » (1756)

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE . . . . . Pag. 219, 221, 222 e passim  
BENASSI (PCI) . . . . . 221  
GUSSO (DC) . . . . . 223  
PATRIARCA, sottosegretario di Stato per la marina mercantile . . . . . 222, 223  
SEGRETO (PSI), relatore alla Commissione . . . . . 219  
222

« Protezione delle radiocomunicazioni relative all'assistenza ed alla sicurezza del volo » (1813)

(Discussione e approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE, f.f. relatore alla Commissione . . . . . 225  
227, 228  
MORANDI (PCI) . . . . . 226, 228

#### DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

« Modifica degli articoli 179 e seguenti del Codice della navigazione concernenti le formalità di arrivo e partenza delle navi » (1756)

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica degli articoli 179 e seguenti del Codice della navigazione concernenti le formalità di arrivo e partenza delle navi ».

Prego il senatore Segreto di riferire sul disegno di legge.

SEGRETO, relatore alla Commissione. Onorevole Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli senatori, l'articolo 179 del Codice della navigazione, nel testo approvato con il regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, attribuiva al Comandante del porto ampi poteri di polizia in ordine alla partenza e all'arrivo delle navi.

I lavori hanno inizio alle ore 9,40.

La nave, infatti, non poteva partire se l'autorità marittima non aveva prima apposto sul ruolo dell'equipaggio o sulla licenza il « visto per la partenza ». Questo consisteva nell'accertamento dell'osservanza da parte del comandante della nave di tutti gli adempimenti prescritti per la sicurezza della navigazione, di tutte le norme di polizia, sanitarie e doganali, nonchè delle obbligazioni derivanti dalla prestazione di servizi portuali (pilotaggio, ecc.) e dal pagamento delle tasse.

Tale accertamento sboccava nel cosiddetto « rilascio delle spedizioni ».

La legge 9 dicembre 1975, n. 744, nell'intento di snellire al massimo le formalità relative all'arrivo ed alla partenza delle navi, ha apportato sostanziali modifiche all'articolo 179 ed agli articoli (ad esso sistematicamente collegati) 180, 181 e 185 del Codice della navigazione.

L'articolo 179 del Codice della navigazione, nella sua nuova formulazione, ha sostanzialmente istituito la libera pratica amministrativa — in conformità ad un orientamento in tal senso manifestatosi in sede internazionale — abolendo quasi *in toto* — con le eccezioni di cui si dirà in seguito — l'istituto del rilascio delle spedizioni.

Pertanto, in base alla nuova normativa, le formalità da espletare all'arrivo o alla partenza di una nave, di qualsiasi bandiera in un porto nazionale, sono oggi le seguenti:

all'arrivo, presentazione della « Nota di informazione »;

alla partenza, presentazione di una « Dichiarazione integrativa di partenza ».

Il regime del rilascio delle spedizioni è rimasto, pertanto, solo nei casi indicati nell'articolo 81 del Codice della navigazione anch'esso modificato con la suddetta legge n. 744 del 1975.

Tale ultima norma in particolare prevede che il Comandante del porto o l'autorità consolare debba sempre intervenire in caso di avaria al carico ed alla nave, di infortunio a passeggeri o membri dell'equipaggio o di altri eventi straordinari, per controllare l'adempimento da parte dell'armatore e del comandante della nave degli obblighi loro

imposti dalle norme di polizia, di sicurezza per la navigazione, nonchè da disposizioni sanitarie, fiscali e doganali, avendo facoltà di rifiutare in caso di inadempimento il rilascio della spedizione.

La nuova normativa si è presentata subito di difficile applicazione da parte dei competenti uffici per una serie di inconvenienti pratici cui essa ha dato luogo.

Un primo problema — in ordine temporale — che sorse fu quello relativo alla possibilità da parte del Comandante del porto di rifiutare il rilascio delle spedizioni qualora, in presenza di danni ad opere od impianti portuali causati da una nave, il comandante della stessa non avesse provveduto a versare una cauzione a garanzia del pagamento delle spese per le riparazioni, così come prescritto dall'articolo 75 del Codice della navigazione.

Poichè, infatti, la nuova normativa non prevedeva la sottrazione delle carte di bordo alla disponibilità del comandante della nave, non risultava chiaro in quale atto potesse concretarsi il rifiuto del rilascio delle spedizioni e quale strumento avesse l'autorità portuale per imporre l'osservanza del provvedimento.

In generale è da ricordare che la critica fondamentale che viene rivolta alla legge n. 744 del 1975, soprattutto da parte dell'autorità portuale, è quella di avere essa privato l'autorità stessa di ogni serio potere di controllo sul movimento delle navi nell'ambito del porto.

L'esigenza di assicurare agli organi marittimi più incisivi poteri di controllo e di intervento nei confronti delle navi italiane e straniere che toccano i porti nazionali, non solo sotto il profilo dell'osservanza delle norme amministrative e di polizia doganale, ma soprattutto in materia di sicurezza della navigazione, hanno indotto ad un riesame dei contenuti della legge n. 744 del 1975, pur salvaguardandone le lodevoli finalità.

Non è da nascondere che a far rompere gli indugi per una nuova modifica degli articoli 179 e seguenti del Codice della navigazione non poco hanno contribuito luttuosi eventi che hanno coinvolto molti marittimi e che hanno evidenziato la opportunità, se non la necessità, di più accurati controlli del-

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

36° RESOCONTO STEN. (2 giugno 1982)

le condizioni generali delle navi prima che esse prendano il largo.

Lo schema del disegno di legge all'esame dell'8<sup>a</sup> Commissione del Senato reintroduce pertanto il « Visto per la partenza » da rilasciarsi da parte del Comandante del porto prima della partenza della nave, in seguito all'accertamento dell'assolvimento, da parte del comandante della stessa, di tutte le obbligazioni di carattere contrattuale, nonché dell'osservanza delle pertinenti norme fiscali, sanitarie e di polizia.

Diversamente da quanto prevedeva l'originario articolo 179 del Codice navale, il « Visto per la partenza » previsto dal provvedimento non verrà più apposto sul ruolo di equipaggio o sulla licenza, bensì sulla dichiarazione integrativa di partenza. Si è in tal modo voluto conservare una delle principali innovazioni della legge n. 744 del 1975, che era consistita nell'evitare che le carte di bordo della nave avessero continuamente a trasmigrare dalla nave agli uffici dell'autorità portuale.

E da ritenere che, perchè il disegno di legge in esame possa dare i suoi sperati frutti, non solo sotto il profilo amministrativo-burocratico, ma soprattutto nel sostanziale settore del miglioramento delle condizioni di sicurezza delle navi e della tutela della vita di chi, a bordo delle navi, opera, esso vada accompagnato, in seguito, da un congruo potenziamento degli uffici dell'amministrazione marittima periferica — problema peraltro già affrontato con il disegno di legge recante « Disposizioni per la difesa del mare » approvato dal Senato in prima lettura e, tuttora, all'esame della Camera dei deputati — ma soprattutto da una trasformazione degli uffici stessi, che accentui in essi la prevalenza di competenze e professionalità tecniche nel campo della navigazione.

Per tutti i motivi esposti, onorevoli senatori, propongo l'approvazione del provvedimento al nostro esame che, in definitiva, rappresenta il punto di incontro tra gli elementi positivi di cui alla legge n. 744 del 1975 e la necessità di rivedere in maniera più puntuale ed incisiva i poteri di controllo da parte delle autorità marittime.

**P R E S I D E N T E .** Ringrazio il senatore Segreto per la sua esauriente relazione e dichiaro aperta la discussione generale.

**B E N A S S I .** Onorevole Presidente, mi dichiaro favorevole ad accogliere l'invito rivoltoci dal relatore per una rapida approvazione del disegno di legge che modifica alcuni articoli del Codice della navigazione.

Colgo però l'occasione per fare alcune considerazioni e rivolgere talune raccomandazioni al Ministro della marina mercantile.

Sarebbe infatti sembrato a noi più opportuno prendere spunto dalla modifica degli articoli 179, 180 e 181 del Codice della navigazione — che tra l'altro disciplinano il problema del rilascio delle spedizioni, quello delle verifiche e delle iscrizioni sulle navi nonché le note informative alle autorità marittime per le navi in arrivo e partenza nei vari porti — per dare un migliore assetto anche ad un altro articolo del Codice della navigazione che definisce i rapporti tra comandante ed armatore.

Come è noto, infatti, tale normativa è fonte di grossi dissensi e determina notevoli preoccupazioni da parte dei comandanti, preoccupazioni fatte proprie dall'associazione del collegio dei capitani che trova una correlazione con il dettato dei tre articoli di cui al disegno di legge in esame.

Infatti, all'articolo 179 del Codice della navigazione così come formulato nel disegno di legge al nostro esame, all'ultimo comma, si dice:

« Il Ministro della marina mercantile può, con proprio decreto, stabilire norme speciali per le navi addette ai servizi locali, alle pesca, alla navigazione da diporto o di uso privato, nonché per altre categorie di navi adibite a servizi particolari ».

Sorge sempre, particolarmente nel periodo estivo, una serie di tensioni e preoccupazioni per quanto concerne i traghetti e brevemente vorrei richiamare alcune cose dette alla Conferenza del mare tenutasi a Napoli in rapporto ai problemi della sicurezza sul mare. Si parla molto, ed è giusto, della « Marina di Equa » e di altre na-

vi che hanno subito incidenti, sinistri, incagliamenti o incendi, ma quasi mai dei traghetti, mentre la gente che viaggia sui traghetti dovrebbe sapere quale rischio corre, perchè tali mezzi sono sovraccarichi rispetto alle loro capacità di trasporto.

Mi chiedo se il Ministro, quando dice che si riserva con proprio decreto di stabilire norme speciali, intende andare avanti con circolari ministeriali che mettono il comandante del traghetto o della nave in condizioni di non rifiutare la partenza da un porto pur sapendo che sta comandando una nave che trasporta mezzi e persone in eccedenza rispetto alle capacità della nave stessa.

La seconda considerazione che vorrei fare è molto breve e si riferisce alle verifiche che ho fatto sul Codice della navigazione circa l'articolo 180. Per quanto riguarda tale articolo ricordo di aver avuto la netta impressione di una sua migliore sistemazione in questo disegno di legge, che introduce una netta separazione tra verifiche e ispezioni, mentre, se la memoria non mi tradisce, nel Codice della navigazione vigente si parla soltanto di ispezioni. Mi chiedo però a questo punto quale sia il senso e il significato perchè, a mio avviso, vi è il rischio che le verifiche diventino un semplice atto burocratico, mentre il vero problema è, ai fini della sicurezza della nave, controllare se il mezzo corrisponde a tutti i requisiti necessari per poter affrontare un viaggio.

Pur avendo queste preoccupazioni che mi sembrano legittime, il nostro sarà un voto di consenso anche se dobbiamo constatare che il Ministero perde ancora una volta un'occasione per sistemare il rapporto tra comandante e armatore presentando un disegno di legge *ad hoc* per dare una risposta in questo senso. Dopo l'affondamento della « Marina di Equa », se sbaglio il Sottosegretario mi corregga, mi sembra che il Ministro, insieme ai problemi del registro navale e dell'assistenza ai familiari, abbia assunto l'impegno di affrontare il nodo relativo al rapporto tra comandante e armatore, perchè attualmente è il comandante ad avere tutte le responsabilità mentre l'armatore non ne ha alcuna; però se il coman-

dante rifiuta di partire anche quando la nave è sovraccarica di mezzi e di persone difficilmente potrà poi continuare a svolgere il suo lavoro nella società di quell'armatore.

Abbiamo personale altamente qualificato che è in stato di disagio e a questo fine vorrei chiarimenti da parte del Sottosegretario.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

S E G R E T O , *relatore alla Commissione*. Prendo atto degli orientamenti della Commissione; vorrei comunque anch'io qualche chiarimento da parte del rappresentante del Governo in ordine ai problemi che sono stati sollevati.

P A T R I A R C A , *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ringrazio il relatore Segreto per la puntuale illustrazione del provvedimento che mi esime dall'entrare nel merito riservandomi una breve replica per fornire gli importanti chiarimenti richiesti.

Vorrei sottolineare innanzitutto che il provvedimento in esame è il risultato di un impegno da parte del Governo per garantire in maniera più diretta la sicurezza della navigazione a bordo, anche in rapporto ai noti eventi luttuosi che hanno riproposto una serie di inquietanti interrogativi intorno alla sicurezza e ai rapporti complessivi tra comandante della nave, l'armatore e l'autorità marittima.

È vero che all'indomani dell'affondamento della « Marina di Equa », sia nel rispondere alle interrogazioni e alle interpellanze in Parlamento e in Commissione che in un più complessivo dibattito che si è sviluppato nel Paese intorno al tema della sicurezza della vita di bordo, il Governo, anche su sollecitazione degli organismi sindacali preposti, si era impegnato a predisporre una serie di disegni di legge per accogliere alcune istanze di adeguamento e per garantire una maggiore organizzazione di determinati servizi.

Il disegno di legge in esame risponde a questa logica perchè, modificando la legge n. 744 del 1975, intende ripristinare un efficace regime di controllo da parte dell'autorità marittima non solo in ordine ai rapporti con l'Amministrazione pubblica, finanziaria, doganale e con altre amministrazioni, ma in modo particolare per quanto riguarda le operazioni di approdo e di partenza della nave.

Indubbiamente, come ha rilevato il senatore Benassi, all'indomani dell'affondamento della « Marina di Equa », in una serie di incontri sia con i componenti del Comitato siculo sia con il direttivo del collegio dei capitani e più volte nei vari congressi ai quali abbiamo partecipato, è stato posto il problema del rapporto comandante-armatore. So che il Ministro ha dato disposizioni immediate all'ufficio legislativo del Ministero per predisporre un apposito disegno di legge di modifica di questo rapporto, anche se poi vi è stato un rallentamento dell'iter del provvedimento, che era già stato abbozzato, perchè si è reso necessario raccordarlo con le legislazioni internazionali; e mi pare che questo coordinamento sia in corso anche con i vari organismi internazionali preposti alla sicurezza della navigazione.

Il tema che costituisce uno dei motivi di enorme preoccupazione è quello relativo al carico, alla manutenzione e alle condizioni atmosferiche particolari al fine di non lasciare l'armatore arbitro della situazione e il comandante della nave obbediente soltanto alla logica del profitto anche in situazioni estremamente pericolose. Quindi, quando questo lavoro di istruttoria sarà completato e il Governo avrà ottenuto le opportune autorizzazioni della Comunità economica europea per l'uniformità della nostra legislazione a quella europea, posso garantire che si predisporrà un disegno di legge *ad hoc*.

È stato rilevato dal relatore, senatore Segreto, che indubbiamente tutto questo complesso di modifiche che comporta una maggiore responsabilità da parte dell'autorità marittima ripropone il tema più volte affrontato relativo all'insufficienza di dota-

zioni di organico da parte delle Capitanerie di porto e di tutta l'Amministrazione periferica della marina mercantile. I compiti di controllo, di statistica, di istituto di questa organizzazione crescono sempre più anche in rapporto a maggiori esigenze di sicurezza, ciò nonostante gli organici rimangono bloccati e il lavoro gravoso che incombe sulle Capitanerie di porto è tale da non consentire lo svolgimento di tutte le funzioni che diventa sempre più difficile. È necessario al riguardo tenere anche conto del lavoro che viene dalla nautica da diporto, in modo particolare in questo periodo estivo. Il personale deve affrontare questa complessa presenza in ordine sia all'organizzazione sia alla sicurezza. Perciò, attraverso il disegno di legge recante norme per la difesa del mare, già approvato dal Senato ed attualmente all'esame della Camera dei deputati, abbiamo introdotto una serie di norme che consentono di allargare anche se in maniera assai limitata gli organici della periferia del nostro Ministero.

G U S S O . Se però dirottate i fondi alla cantieristica non so da dove caverete i soldi per la difesa del mare!

P A T R I A R C A , sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Per il 1982 non avevamo l'esigenza prioritaria di trovare uno sbocco per la cantieristica e oltretutto non siamo noi a determinare queste cose. Ci siamo imbattuti in una disputa che è durata mesi con l'autorità del Tesoro per ricercare una copertura di cassa immediata per l'avvio di leggi di attuazione del piano del settore in un momento di estrema crisi delle costruzioni navali.

Ci auguriamo che attraverso l'approvazione del disegno di legge sulla difesa del mare si possa fornire un minimo di dotazione anche per garantire le nuove incombenze e una migliore gestione dell'articolo 180, che tenga conto in modo particolare della seconda parte dell'articolo medesimo, cioè della necessità di una serie di ispezioni sempre più frequenti anzichè di ricorrere solamente alla verifica di quanto viene comunicato dal comandante della nave .

## 8ª COMMISSIONE

36º RESOCONTO STEN. (2 giugno 1982)

Con questo augurio e l'impegno del Governo di portare al più presto all'esame del Parlamento altri importanti provvedimenti invocati e in modo particolare relativamente al rapporto comandante-armatore, il Governo raccomanda la rapida approvazione del disegno di legge in esame.

**P R E S I D E N T E .** Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

## Art. 1.

Gli articoli 179, 180 e 181 del codice della navigazione, nel testo di cui alla legge 9 dicembre 1975, n. 744, sono sostituiti dai seguenti:

« Art. 179. - (*Nota di informazioni all'autorità marittima*). — All'arrivo della nave in un porto il comandante della nave deve far pervenire al comandante del porto o all'autorità consolare una comunicazione, dalla quale risultino il nome o il numero, il tipo, la nazionalità, il tonnellaggio della nave, il nome dell'armatore e il nome e il domicilio del raccomandatario, la quantità e la qualità del carico, nonchè l'indicazione della sistemazione a bordo di eventuali merci pericolose, il numero e la nazionalità dei componenti dell'equipaggio, il numero dei passeggeri, brevi indicazioni sul viaggio, la data e l'ora di arrivo e la data e l'ora prevista per la partenza della nave, il porto di provenienza e quello di prevista destinazione, la posizione della nave nel porto, nonchè gli altri elementi richiesti in base a disposizioni legislative o regolamentari o eventualmente determinati con decreto del Ministro della marina mercantile.

Detta comunicazione dovrà essere integrata prima della partenza da una dichiarazione del comandante della nave relativa all'adempimento di ogni obbligo di sicurezza, di polizia, sanitario, fiscale, doganale e contrattuale, da consegnarsi alla predetta autorità marittima o consolare.

Il comandante di una nave diretta in un porto estero, qualora preveda che la sosta della nave avvenga in ore di chiusura del

locale ufficio consolare, dovrà provvedere a fare pervenire in tempo utile per via radio al consolato la comunicazione di cui al primo comma, limitatamente agli elementi disponibili; negli stessi casi la dichiarazione integrativa di partenza sarà resa in base a particolari disposizioni impartite dal console. In caso di inesistenza di locali uffici consolari o di impossibilità di procedere alle comunicazioni di cui sopra, del fatto dovrà darsi pronta e motivata notizia nella comunicazione da farsi al comandante del porto o all'autorità consolare nel successivo porto di approdo.

Il Ministro della marina mercantile può, con proprio decreto, stabilire norme speciali per le navi addette ai servizi locali, alla pesca, alla navigazione da diporto o di uso privato, nonchè per altre categorie di navi adibite a servizi particolari.

Art. 180. - (*Verifiche ed ispezioni*). — Il comandante del porto o l'autorità consolare può ad ogni tempo verificare il contenuto della comunicazione presentata o fatta pervenire per via radio dal comandante della nave e chiedere di prendere visione delle carte, dei libri e degli altri documenti di bordo.

Le predette autorità possono inoltre disporre ispezioni alla nave; i relativi risultati dovranno essere annotati sui libri di bordo unitamente alle eventuali prescrizioni impartite.

Art. 181. - (*Rilascio delle spedizioni*). — La nave non può partire se non ha ricevuto le spedizioni da parte del comandante del porto o dell'autorità consolare.

Il rilascio delle spedizioni si effettua mediante l'apposizione del visto — con l'indicazione dell'ora e della data — sull'originale della dichiarazione integrativa di partenza, nonché su copia della stessa che viene restituita al comandante della nave il quale è tenuto a conservarla tra i documenti di bordo sino al successivo approdo.

Le spedizioni non possono essere rilasciate qualora risulti che l'armatore o il comandante della nave non ha adempiuto agli obblighi imposti dalle norme di polizia, da quelle per la sicurezza della navigazione,

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

36° RESOCONTO STEN. (2 giugno 1982)

nonchè agli obblighi relativi alle visite ed alle prescrizioni impartite dalle competenti autorità. Del pari le spedizioni non possono essere rilasciate qualora risulti che l'armatore o il comandante della nave non ha compiuto gli adempimenti sanitari, fiscali e doganali ovvero non ha provveduto al pagamento dei diritti portuali o consolari, al versamento delle cauzioni eventualmente richieste a norma delle vigenti disposizioni di legge o regolamentari, nonchè in tutti gli altri casi previsti da disposizioni di legge ».

**È approvato.**

Art. 2.

Il numero 4) del primo comma dell'articolo 171 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« 4) i dati relativi all'arrivo e alla partenza della nave; ».

**È approvato.**

Art. 3.

Entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, con decreto del Presidente della Repubblica, si provvederà alle modifiche del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione conseguenti alle innovazioni introdotte con la presente legge.

**È approvato.**

L'esame degli articoli è così esaurito.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

**È approvato.**

\* \* \*

« **Protezione delle radiocomunicazioni relative all'assistenza ed alla sicurezza del volo** » (1813)  
(Discussione e approvazione con modificazioni)

P R E S I D E N T E , *f.f. relatore alla Commissione.* L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Protezione delle radiocomunicazioni relative all'assistenza ed alla sicurezza del volo ».

In sostituzione del senatore Avellone, riferirò io stesso alla Commissione sul disegno di legge.

Il disegno di legge al nostro esame affronta la questione delle interferenze talvolta gravi nel settore delle radiocomunicazioni.

È stato da più parti lamentato che le interferenze nel settore delle telecomunicazioni sono tali da mettere spesso in serio pericolo l'ordinato svolgimento del traffico aereo.

Come gli onorevoli senatori ricordano, anche recentemente, nel corso di un'audizione in Commissione, abbiamo appreso, da persone competenti, che soprattutto nella delicata fase dell'avvicinamento a terra e del decollo i piloti — molte volte — invece di ricevere i segnali convenuti e tutte le indicazioni relative alle procedure di atterraggio o decollo ascoltano nelle loro radio canzonette trasmesse da persone che utilizzano spazi e bande di frequenza che interferiscono con quelle dell'assistenza al volo.

Bene ha dunque fatto il Governo a predisporre il presente disegno di legge che interessa la sicurezza del volo, introducendo una serie di controlli da parte dell'Amministrazione postale d'intesa con l'Azienda di assistenza al volo recentemente istituita e con l'Ispettorato delle telecomunicazioni.

Nel provvedimento vengono definite, in particolare, quali sono le bande di frequenza più soggette a sollecitazioni ed interferenze che vanno assolutamente tutelate; in proposito, al secondo comma dell'articolo 2 si rende necessario un emendamento sostitutivo perchè, certamente a causa di un errore di trascrizione, è stata indicata una banda di frequenza, la « 223-435 MHz », che va invece sostituita con l'altra « 230-240 MHz ».

L'articolo 3 del disegno di legge prevede le sanzioni amministrative in caso di inosservanza del divieto di cui all'articolo 1. In particolare è previsto che l'Amministrazione delle poste può applicare sanzioni amministrative da lire 2 milioni fino a 10 milioni per coloro che, per l'appunto, non osservano il divieto di utilizzare le bande di frequenza indicate; in caso di inosservanza è anche stabilito che l'Amministrazione delle poste può ordinare la disattivazione dell'im-

pianto, fissando un termine. Scaduto tale termine senza che la causa del disturbo sia stata rimossa, l'Amministrazione può procedere alla disattivazione dell'impianto stesso d'ufficio e, eventualmente, al sequestro.

Sempre all'articolo 3 sono previsti i casi in cui l'Amministrazione delle poste può, in circostanze di estrema necessità ed urgenza, intervenire con poteri eccezionali e, all'ultimo comma, si precisa che:

« Il provvedimento sull'istanza di riattivazione o di dissequestro dell'impianto è subordinato all'accertamento dell'avvenuta eliminazione delle cause che hanno provocato i disturbi di cui all'articolo 1 ed è adottato non oltre dieci giorni dalla domanda ».

In relazione al termine di dieci giorni di cui sopra propongo alla Commissione un emendamento tendente ad elevare da dieci a venti tale termine conoscendo la lentezza con la quale procede la pubblica Amministrazione.

Non avrei altro da aggiungere nel merito della normativa in esame; si tratta di un provvedimento, a mio avviso, urgente ed importante da considerare come un primo passo in vista di un riordino complessivo ed organico dell'intero settore delle telecomunicazioni.

Rivolgo dunque al Governo l'invito affinché, in tempi brevi, si proceda a tale riforma. Il senatore Avellone, relatore designato, momentaneamente all'estero, si scusa per la forzata assenza. Esprimo parere favorevole ad una rapida approvazione del disegno di legge e dichiaro aperta la discussione generale.

**M O R A N D I .** Onorevole Presidente, vorrei fare due rilievi sul testo del provvedimento in esame tenendo conto di quanto lei stesso ha suggerito al fine di emendare gli articoli 2 e 3 e vorrei aggiungere infine alcune brevi considerazioni di ordine generale.

Per quanto concerne le proposte di modificazione della banda di frequenza di cui all'articolo 2 e di elevazione del termine di cui all'articolo 3 da dieci a venti giorni non posso che dichiararmi d'accordo.

A proposito dell'articolo 2, tuttavia, sarebbe forse il caso di pensare ad una diversa formulazione del primo comma; e ciò allo scopo di accentuare la possibilità di iniziativa degli organismi preposti all'assistenza al volo nel constatare le interferenze alle radiocomunicazioni. A tal fine, là dove si stabilisce che l'Amministrazione delle poste effettua controlli e verifiche sia in via preventiva sia a seguito di segnalazioni di disturbi nocivi, secondo modalità concordate con l'Azienda autonoma di assistenza al volo, mi chiedo se non sarebbe più efficace prescrivere: « ...sia a seguito di segnalazioni di disturbi nocivi, su proposta e secondo modalità concordate con l'Azienda... ».

Quello che mi sembra importante, infatti, è rendere chiaro il concetto che è proprio l'Azienda di assistenza al volo la più idonea e qualificata per decidere circa eventuali interferenze nelle radiocomunicazioni.

Passando ora alle considerazioni di ordine generale vorrei far presente (anche sulla base degli elementi forniti dal Presidente) che ci troviamo di fronte ad un provvedimento che, senza dubbio, ha una sua efficacia ma che — tuttavia — non ci mette al riparo dai pericoli recati dalle interferenze alla sicurezza in volo.

Per poter avere la massima garanzia in questa direzione bisognerebbe affrontare una volta per tutte la questione che più di ogni altra contribuisce al caos esistente nell'etere: quella relativa alla regolamentazione della emittenza privata.

A questo riguardo, ben sapendo di cogliere la sensibilità del senatore Vincelli, vorrei ricordare, sia pure rapidamente, che alcuni colleghi di questa Commissione, e precisamente i senatori Fontanari, Pacini, Fiori e il sottoscritto, hanno presentato in Senato una interrogazione per avere una risposta su questa materia, cioè la regolamentazione dell'emittenza privata. In sostanza mi pare che, sia pure condividendo l'esigenza di assicurare, attraverso questo provvedimento, maggiori margini di sicurezza al volo agendo contro le interferenze, tale sicurezza non sarà piena se non si affronterà tutta la materia dell'emittenza in modo definitivo ed organico.



La seconda questione — è stata già citata dal presidente Vincelli — si riferisce alla necessità di affrontare la sicurezza del volo nel contesto della riforma complessiva di Civilavia.

Vorrei far presente come, anche nel corso dell'ultimo dibattito svoltosi in questa Commissione alla presenza dei Ministri dei trasporti e della difesa, la Commissione stessa, unitamente, abbia sollecitato e indicato tutta una serie di misure a medio e più lungo termine per fronteggiare i molti e gravi inconvenienti che pongono in difficoltà la sicurezza del volo. In quell'occasione furono sottolineate anche precise misure di emergenza.

Il discorso che sto facendo credo che sia pertinente e colgo questa occasione per far presente al nostro Presidente due questioni. Innanzitutto ritengo sia dovere, oltre che obbligo, di questa Commissione controllare — uso questo termine non in senso fiscale ma in senso politico — che le misure da noi indicate nell'incontro con i due Ministri citati vengano applicate. E ciò soprattutto in considerazione, a proposito di sicurezza del volo, del fatto che in questo stesso periodo altre interferenze e non già quelle predette stanno intervenendo pesantemente. Si tratta delle esercitazioni militari che ancora una volta intersecano particolari rotte dell'aviazione civile, giungendo a creare problemi seri che abbiamo già avuto occasione di esaminare in tutta la loro gravità.

L'altra questione, prendendo atto della volontà ribadita in questa sede dal Presidente Vincelli, è quella relativa alla necessità di sbloccare la riforma di Civilavia. È una riforma urgente e, visto che la Sottocommissione ha fatto tutto quello che poteva fare, è indispensabile giungere alla stretta con la presenza del Ministro dei trasporti. È dunque sulla base di questi elementi che io credo, al di là dello stesso provvedimento in esame, che la nostra Commissione debba dare il suo contributo responsabile — come del resto ha sempre fatto — per favorire attraverso l'introduzione degli altri elementi che citavo tutte le con-

dizioni perchè il volo raggiunga concretamente il livello della sicurezza.

**P R E S I D E N T E**, *f.f. relatore alla Commissione.* Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Le do atto, senatore Morandi, della presentazione dell'interrogazione che porta la sua firma e quella di altri colleghi. Ho pregato personalmente il ministro Gaspari di essere presente al più presto possibile in Commissione perchè ci dia dei chiarimenti e ci indichi la linea del Governo, attorno alla quale fino a questo momento non abbiamo avuto l'opportunità di uno scambio completo, attento e responsabile. Non conosciamo bene qual è la sua posizione ufficiale, pur essendo stato più volte da noi sollecitato. Anche recentemente abbiamo rivolto un ulteriore invito a tale proposito; stiamo aspettando che il ministro Gaspari ritorni dall'America (vi è stata recentemente una manifestazione a Los Angeles in cui egli è stato impegnato ufficialmente) e sarà nostra cura porre all'ordine del giorno l'interrogazione per avere questa risposta da parte del Governo.

Analogamente accolgo l'invito che mi è stato rivolto di concludere al più presto l'esame dei problemi inerenti all'istituzione delle nuove aziende di Civilavia, alla trasformazione di Civilavia, concludendo il lavoro della Sottocommissione alla presenza del ministro Balzamo, che dovrà venire a sciogliere alcuni nodi politici che ancora esistono, avendo, evidentemente, la Sottocommissione fatto un ottimo lavoro per quanto riguarda la parte preliminare e istruttoria.

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli. Ne do lettura:

Art. 1.

Gli impianti di telecomunicazione non debbono causare emissioni, radiazioni o induzioni tali da compromettere il funzionamento dei servizi di radionavigazione.

**E approvato.**

## Art. 2.

L'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni effettua, anche mediante accesso nei locali dove sono ubicati gli impianti di telecomunicazione, controlli e verifiche sia in via preventiva sia a seguito di segnalazioni di disturbi nocivi, secondo modalità concordate con l'Azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale e con l'Ispettorato delle telecomunicazioni per l'assistenza al volo.

Gli accertamenti sono intesi, in particolare, ad assicurare che le bande di frequenze 74,8 - 75,2 MHz, 108 - 136 MHz, 138 - 144 MHz, 223 - 435 MHz, 590 - 606 MHz, 960 - 1215 MHz, 1250 - 1350 MHz, destinate alle necessità di radiocomunicazione e radioassistenza relative al traffico aereo, non subiscano interferenze.

**MORANDI.** Come ho già avuto modo di dire, nutro alcune perplessità circa la dizione del primo comma: « secondo modalità concordate con l'Azienda autonoma di assistenza al volo ».

**PRESIDENTE, f.f. relatore alla Commissione.** A questo proposito devo dire che, per quanto riguarda la « segnalazione », essa è già compresa nell'articolo 2 perchè in tale articolo si specifica: « a seguito di segnalazioni di disturbi nocivi ». Ora queste segnalazioni debbono essere fatte o dall'ITAV o dall'Azienda dei controlli di volo; non abbiamo altri strumenti. Quindi le segnalazioni sono già comprese, come ho detto, nell'articolo 2.

Se vogliamo rendere più pressante l'azione che il Ministero delle poste svolge d'intesa con l'ANAV e d'intesa con l'ITAV, possiamo usare un'altra espressione che sia più comprensiva.

**MORANDI.** Allora posso formalizzare la mia proposta in un emendamento.

**PRESIDENTE, f.f. relatore alla Commissione.** Mi scusi, senatore Morandi, ma nella mia replica mi è sfuggito di farle presente che la segnalazione, che evidentemente compete ad uno di questi due enti —

non c'è un terzo ente che può fare segnalazioni di questo tipo —, è già compresa nella prima parte del comma.

**MORANDI.** Non si potrebbe dire: « secondo modalità concordate con l'Azienda autonoma di assistenza al volo, su sua proposta, e con l'Ispettorato delle telecomunicazioni per l'assistenza al volo »? D'altra parte, non mi piace il termine: « concordate », che coinvolge l'Azienda insieme all'Ispettorato delle telecomunicazioni.

**PRESIDENTE, f.f. relatore alla Commissione.** La formulazione del primo comma, senatore Morandi, come le ho detto, è comprensiva anche della richiesta che lei ha avanzato. La procedura è quella. Quando si parla di controlli e di verifiche sia in via preventiva sia a seguito di segnalazioni di disturbi nocivi, evidentemente è compreso tutto.

**MORANDI.** Pur continuando a nutrire delle perplessità, non insisto sulla modifica da me proposta.

**PRESIDENTE, f.f. relatore alla Commissione.** Comunque, poichè si tratta — come ho già detto nella relazione — di un provvedimento tampone in attesa di un riordino più organico di tutto il settore, credo che il senatore Morandi si possa ritenere soddisfatto dell'attuale formulazione, dal momento che non riusciamo a trovarne un'altra e tenuto conto che poi, sulla base della prassi, si può vedere cosa di nuovo si può introdurre.

Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il primo comma dell'articolo 2, cui non sono stati presentati emendamenti.

**È approvato.**

Propongo un emendamento di carattere tecnico tendente a sostituire, al secondo comma, le parole: « 223 - 435 MHz », con le altre: « 230 - 400 MHz ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

8<sup>a</sup> COMMISSIONE

36° RESOCONTO STEN. (2 giugno 1982)

Metto ai voti il secondo comma nel testo modificato.

**È approvato.**

Metto ai voti l'articolo 2 nel suo insieme, con l'emendamento testè accolto.

**È approvato.**

Art. 3.

In caso di inosservanza del divieto di cui all'articolo 1, l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni, sentito il titolare dell'impianto, applica la sanzione amministrativa da lire 2 milioni a lire 10 milioni.

Nei casi più gravi di inosservanza del divieto, la stessa Amministrazione ordina motivatamente la disattivazione dell'impianto, fissando un termine. Scaduto il predetto termine senza che la causa dei disturbi di cui all'articolo 1 sia stata rimossa, l'Amministrazione può procedere alla disattivazione di ufficio o eventualmente al sequestro.

Nei casi di assoluta urgenza l'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni può procedere, con provvedimento motivato ed anche senza preavviso, alla temporanea disattivazione o eventualmente al sequestro dell'impianto, dando contemporaneamente inizio al procedimento per l'applicazione della sanzione prevista dal primo comma.

Il provvedimento sull'istanza di riattivazione o di dissequestro dell'impianto è subordinato all'accertamento dell'avvenuta eliminazione delle cause che hanno provo-

cato i disturbi di cui all'articolo 1 ed è adottato non oltre dieci giorni dalla domanda.

Il decorso del predetto termine senza che l'Amministrazione si sia pronunciata comporta di diritto la riattivazione ed il dissequestro dell'impianto.

Nel caso di sequestro l'Amministrazione è tenuta a consentire l'accesso ai soli fini dell'adeguamento tecnico per la rimozione delle cause dei disturbi.

Propongo un emendamento a questo articolo, tendente a sostituire, al quarto comma, la parola: « dieci » con l'altra: « venti ».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

Metto ai voti il quarto comma nel testo emendato.

**È approvato.**

Metto ai voti l'articolo 3 nel suo insieme, con l'emendamento testè accolto.

**È approvato.**

Passiamo alla votazione finale.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto nel suo insieme ai voti il disegno di legge, nel testo modificato.

**È approvato.**

*I lavori terminano alle ore 10,35.*