

SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

2^a COMMISSIONE

(Giustizia)

90° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MARTEDÌ 6 MAGGIO 1975

(Antimeridiana)

Presidenza del Vice Presidente COPPOLA

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione congiunta e rinvio:

« Sanzioni penali per il reato di pirateria aerea » (60) (D'iniziativa del senatore Cifarelli);

« Repressione della cattura illecita degli aeromobili » (457):

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione* Pag. 1205
1208, 1210, e *passim*

AGRIMI 1214

DELL'ANDRO, *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia* 1219

FILETTI 1216

MARIANI 1210

MARTINAZZOLI 1211, 1214, 1215

PETRELLA 1208, 1210, 1213 e *passim*

SABADINI 1214

La seduta inizia alle ore 11,40.

DE CAROLIS, *f.f. segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE

Discussione congiunta e rinvio dei disegni di legge:

« Sanzioni penali per il reato di pirateria aerea » (60), d'iniziativa del senatore Cifarelli;

« Repressione della cattura illecita degli aeromobili » (457)

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. L'ordine del giorno reca la discussione dei disegni di legge: « Sanzioni penali per il reato di pirateria aerea », d'iniziativa del senatore Cifarelli, e « Repressione della cattura illecita degli aeromobili », dei quali sono io stesso relatore.

Data l'identità della materia dei due disegni di legge, propongo che la discussione generale avvenga congiuntamente.

Poichè non si fanno osservazioni, così rimane stabilito.

Onorevoli senatori, la Commissione ha già lavorato su questi disegni di legge in sede

referente; val la pena, però, di riassumere — se pur brevemente — i risultati cui essa è pervenuta e soprattutto il lavoro svolto dalla Sottocommissione, che venne specificamente istituita per approfondire l'argomento, e da cui perviene, oggi, alla Commissione un testo coordinato e unificato, anche se insufficiente, nel senso che alcune ipotesi criminose previste dalle convenzioni internazionali e per le quali la Sottocommissione aveva convenuto sull'opportunità di prevederle specificamente sono state accantonate. Oggi dobbiamo verificare se è necessario, come il relatore ritiene, prevedere queste ipotesi

Mi permetto, poichè siamo in sede deliberante, di riassumere i termini della questione.

Come i colleghi sanno, è cosa scontata sottolineare l'importanza e lo svolgimento dell'aviazione civile, soprattutto nel dopoguerra, sviluppo stimolato dai progressi tecnici verificatisi durante il conflitto; l'intensità dei traffici, la rapidità dei rapporti, la frequenza degli scambi, l'utilità di aeromobili capaci di volare da continente a continente, l'avvento dei *jets* destinati al servizio passeggeri, sono tutti elementi che la pongono ad un livello altamente apprezzato da tutta la umanità. Malgrado questa importanza e questo sviluppo l'aviazione civile internazionale è venuta a trovarsi vittima, nello scorcio degli anni '60, di una epidemia di dirottamenti aerei, che si sono intensificati con una vera propria *escalation*, col rischio di compromettere gli sforzi occorsi per guadagnare la fiducia del pubblico nella sicurezza aerea, in un campo che l'intensità dei traffici rende sempre più notevole per i rapporti economici e sociali dei popoli. Non è il caso, e non è nostro compito specifico, analizzare le ragioni di questa nuova forma di crimine; ne sono state fornite diverse interpretazioni: squilibri psichici dell'autore del gesto criminoso, il clamore che il gesto suscita nell'opinione pubblica; si è parlato di autori di questi crimini ispirati da propaganda e motivi ideologici, si è parlato di tendenza a trasferire nell'aria la tattica di combattimento propria della guerriglia terrestre; sta di fatto che, comunque si consideri questa nuova

fattispecie di reato, muove sempre da un comportamento o da un movente antiggiuridico.

Su questa constatazione le organizzazioni internazionali si trovano oggi costrette a difendersi mediante ricerca di adeguati strumenti di prevenzione e repressione. La ricerca di strumenti di difesa va effettuata sia sul piano interno, ma più ancora, tenuto conto dell'interdipendenza di fatti, circostanze, soggetti, oggetto, tipici del reato sul piano internazionale, dove l'esigenza di cooperazione è assolutamente avvertita e indispensabile. Sul piano internazionale, come i colleghi sanno, sono state stipulate tre convenzioni. La prima a Tokio il 16 settembre 1963, che è stata ratificata in Italia con la legge 11 giugno 1967, n. 408; con questa convenzione sono stati conferiti al comandante dell'aeromobile in volo i necessari poteri per prevenire reati a bordo e per assicurare l'arresto del responsabile; in caso di dirottamento incombe allo Stato di atterraggio l'obbligo di ripristinare il possesso legale dell'aeromobile e di permettere ai passeggeri e all'equipaggio la continuazione del viaggio, nonchè la restituzione delle merci e del carico. Eravamo nel 1963, con ipotesi e fattispecie ben circoscritte e determinate.

Poi c'è stata la convenzione dall'Aja del 16 dicembre 1970, anche questa ratificata dall'Italia con la legge 22 ottobre 1973, n. 906, con cui gli Stati si impegnano a punire con pene severe l'atto di cattura illecita di aeromobile, definito come l'atto di impossessamento e di esercizio illecito del controllo mediante violenza o minaccia o altre forme di intimidazione compiute a bordo dell'aeromobile in volo. La convenzione stabilisce speciali regole per introdurre la giurisdizione oggigatoria degli Stati a conoscere del reato, per assicurare il perseguimento penale del responsabile dichiarando anche che il reo di cattura illecita deve essere considerato estraibile nei trattati bilaterali o multilaterali di estradizione.

Da ultimo, poi, in ordine di tempo, la convenzione di Montreal del 23 settembre 1971, anche questa ratificata dall'Italia con la stessa legge 2 ottobre 1973, n. 906. Insisto su questo dato della ratifica — riferendomi

sia alla convenzione dell'Aja che a quella di Montreal — perché anche in recenti congressi internazionali e come ho letto in un recente studio del professor Nuvolone si auspicava la ratifica da parte dell'Italia di queste convenzioni; ratifica che invece, come sappiamo, è già stata effettuata.

Nella convenzione di Montreal il fatto più importante e sul quale dobbiamo porre tutta la nostra attenzione è che la speciale disciplina prevista dalla convenzione dell'Aja è stata estesa con opportuni adattamenti ad atti di sabotaggio diversi dalla cattura illecita; per esempio atti di violenza a bordo dell'aereo che ne possano compromettere la sicurezza, attentati contro aeromobili in volo e in servizio, nonché contro le installazioni per la navigazione aerea. Queste convenzioni, cui praticamente si sono già adeguati altri Stati stranieri — nelle convenzioni si raccomanda genericamente che negli ordinamenti interni vengano sancite pene severe —, hanno provocato un certo comportamento, sul quale brevemente riferirò, dei vari Stati sottoscrittori delle convenzioni.

La Francia, con legge del 23 luglio 1970, punisce l'atto con la reclusione da 5 a 10 anni; se da esso derivano lesioni personali la pena va da 10 a 20 anni, se invece ne deriva la morte di una persona, la pena è dell'ergastolo.

La Gran Bretagna, con legge del 5 agosto 1971, adeguandosi alla convenzione dell'Aja, ha emanato una disciplina completa, che regola minuziosamente la funzione del responsabile e la giurisdizione e l'extradizione. La pena è dell'ergastolo.

La Germania, con legge del 16 dicembre 1971, punisce il responsabile di attentati con varie pene fino all'ergastolo.

Gli Stati Uniti hanno anch'essi una legislazione piuttosto severa e Israele, con l'atto legislativo n. 5731 del 1971, punisce il reato con l'ergastolo.

Nel nostro ordinamento la questione sta in questi termini. Prescindiamo, per un momento, dalle proposte legislative al nostro esame. La materia, sotto un certo profilo, non è che non sia disciplinata, ma lo è insufficientemente e per fini non specifici. Devo richiamare ai colleghi — è stato og-

getto di nostre discussioni — il fatto che esistono nel nostro ordinamento, sia in sede di codice della navigazione (articolo 1138), sia anche in sede di codice penale, alcune disposizioni, ma è evidente che queste non colgono l'essenza specifica autonoma, complessa della cattura illecita di aeromobili, così come prevista dalle convenzioni internazionali. Di qui la necessità di operare una legislazione autonoma che soprattutto si occupi di due problemi, cioè la determinazione di un'autonoma fattispecie criminosa idonea alla speciale repressione del fenomeno rispetto alle norme incriminatrici esistenti nei codici cui abbiamo fatto riferimento, e l'adeguamento dell'ordinamento interno a quello internazionale rispetto soprattutto alla giurisdizione e alla estradizione. Per noi il problema della giurisdizione e quello della estradizione offrivano motivo di particolare delicatezza anche in riferimento ad alcune disposizioni di carattere costituzionale, in riferimento all'indicazione del reato politico e anche per quanto concerne l'extradizione del cittadino.

Vorrei richiamare l'attenzione dei colleghi sugli articoli della Costituzione che hanno una certa attinenza a questi disegni di legge; cioè l'articolo 10: « L'ordinamento giuridico italiano si conforma alle norme del diritto internazionale generalmente riconosciute ». Ciò impone anche al legislatore italiano il riferimento e l'adeguamento a queste convenzioni internazionali. Lo stesso articolo recita poi: « La condizione giuridica dello straniero è regolata dalla legge in conformità delle norme e dei trattati internazionali ».

« Lo straniero, al quale sia impedito nel suo paese l'effettivo esercizio delle libertà democratiche garantite dalla Costituzione italiana, ha diritto d'asilo nel territorio della Repubblica, secondo le condizioni stabilite dalla legge ».

C'è poi l'articolo 26: « L'extradizione del cittadino può essere consentita soltanto ove sia espressamente prevista dalle convenzioni internazionali ».

Non può in alcun caso essere ammessa per reati politici ».

Per il nostro ordinamento e anche per i riflessi di carattere costituzionale, vi era

questa esigenza di adeguamento in maniera conforme alla Costituzione, superando eventuali ostacoli e difficoltà che potessero avere attinenza con disposizioni di carattere costituzionale.

Al punto in cui siamo, tutte queste implicazioni sono state in maniera approfondita (discusse dalla Sottocommissione, che è pervenuta alla stesura di un testo di cui siete in possesso. Noto però che questo testo può ritenersi insufficiente — e qui tanto più apprezzabile sarà il contributo dei colleghi alla discussione — nel senso che abbiamo previsto la ipotesi del reato commesso con violenza e minaccia rivolto esplicitamente ed essenzialmente alla cattura, all'impossessamento, al dirottamento o alla distruzione di un aereo; quindi abbiamo fatto un riferimento preciso e qui debbo ricordare che si è molto discusso sulla opportunità di recepire o meno il discorso sulla definizione dell'aereo in volo. Il disegno di legge d'iniziativa del senatore Cifarelli, mi sembra che non faccia alcuna distinzione in proposito, mentre il disegno di legge governativo, nello sforzo di adeguamento alle convenzioni internazionali, introduce il concetto dell'aereo in volo.

Bisogna tener presente, però, che anche il disegno di legge governativo è stato proposto nel 1972, prima della ratifica della convenzione di Montreal là dove le ipotesi sono state notevolmente allargate. La Sottocommissione ha ritenuto che, omettendo il riferimento all'aereo in volo o in servizio, venissero comprese tutte le ipotesi.

L'articolo 2, poi, riguarda proprio il problema della giurisdizione. Mi permetto di notare che nel nostro testo vi è una lacuna per quanto concerne alcune ipotesi che sono facilmente prevedibili anche alla luce degli avvenimenti che si sono verificati. Mi riferisco al danneggiamento di apparecchiature di servizi a terra, ad informazioni false su rotte, su canali aerei, all'introduzione di oggetti esplosivi (ricorderete tutti quanto è avvenuto a Roma, se non erro, in occasione dell'introduzione di un giradischi che conteneva materiale esplosivo). Praticamente, quindi, ho l'impressione che bisogna fare uno sforzo di adeguamento ad altre ipotesi; ed

a tal fine ho predisposto un articolo aggiuntivo, ad integrazione dell'articolo 1, del seguente tenore:

« Chiunque commette un fatto diretto a distruggere e danneggiare aerei in servizio, impianti e strutture di navigazione aeree ovvero a turbarne in qualsiasi modo il funzionamento è punito con la reclusione da uno a sette anni. La pena è aumentata se l'autore consegue l'intento ».

Vi è poi da considerare anche l'ipotesi del concorso, che è prevista esplicitamente nelle convenzioni internazionali, ed eventualmente il tentativo.

P E T R E L L A . Le convenzioni internazionali si rifanno a schemi diversi dai nostri. Ogni reato per la nostra legge penale comprende naturalmente il tentativo nelle sue varie forme: compiute e incompiute, complete e incomplete. Ed il concorso, tranne che non sia elemento costitutivo di reato, rientra nella norma generale.

P R E S I D E N T E , *relatore alla Commissione*. Concludendo, ritengo che l'articolo predisposto dalla Sottocommissione, con la integrazione di qualche fattispecie criminosa autonoma rispetto al reato puro e semplice di cattura illecita, possa essere sufficiente al fine di adeguare la nostra legislazione a quella di carattere internazionale suggerita dalle varie convenzioni.

Dichiaro aperta la discussione generale.

P E T R E L L A . La questione del dirottamento aereo ha perso negli ultimi tempi gran parte di attualità politica, in quanto non si sono più verificati clamorosi dirottamenti. Comunque, abbiamo l'obbligo di adeguarci ai trattati internazionali liberamente da noi sottoscritti e, d'altra parte, nessuno si sogna di dire che il dirottamento aereo non presenta elementi di pericolosità peculiari, diversi e maggiori di quelli cui fa riferimento il Codice della navigazione allorché prevede le fattispecie di reati e le relative pene che già oggi possono essere applicate. In linea di massima, quindi, il progetto redatto dal Sottocomitato merita di essere approvato. Vi sono, però, alcune que-

stioni, come quelle prospettate dal relatore, che richiedono una certa riflessione.

Dico subito che non credo che dovremo elaborare delle norme particolari che riguardino il tentativo, perchè tra l'altro l'articolo 1, così com'è formulato, già di per sé descrive non una situazione di danno verificato e cioè di evento già avvenuto, ma una situazione diretta alla produzione di un determinato evento. Lo schema della norma, è uguale a quello della strage, prevede cioè la condotta pericolosa diretta alla produzione del danno, là dove, verificatosi, tale evento dannoso, la circostanza rappresenta un motivo per una pena maggiore. D'altra parte il tentativo è disciplinato in via generale dall'articolo 56 del codice penale.

Il problema del concorso di persona nel reato, non vedo nemmeno come meriti una più puntuale definizione. Teniamo presente che vi è una norma generale prevista dall'articolo 112 n. 1 del codice penale che prevede una aggravante specifica e che comunque, se il fatto è da rapportarsi ad un'associazione a delinquere o sovversiva, sovengono le stesse norme del Codice penale che già prevedono delle pene estremamente severe, pertinenti e concorrenti soprattutto con quelle previste dall'articolo 1.

Forse una diversa valutazione si potrebbe prospettare rispetto a due problemi cui il relatore ha fatto riferimento: l'uno è quello delle informazioni false, cioè del dirottamento che può essere compiuto mediante inganno (non più violenza, ma frode, nel senso che l'agente, attraverso false informazioni, procura il dirottamento dell'aereo oppure compie un atto diretto alla distruzione di un aeromobile o al suo impossessamento). Si tratta di una questione aperta sulla quale si può, anzi si deve discutere un po' approfonditamente distinguendo tra l'impossessamento, il dirottamento e la distruzione. Perchè quando si tratta di inganno, una cosa è l'inganno diretto alla distruzione di un aereo, una cosa è l'inganno diretto all'impossessamento, che può consistere, ad esempio, in una volgarissima truffa rivolta all'impossessamento di un aereo da turismo.

Allora, se proprio vogliamo introdurre una norma, bisogna che riflettiamo sulla sua for-

mulazione; diversamente, se vogliamo farne a meno, sappiamo che il caso rientra nelle previsioni del Codice della navigazione per cui non sfuggirebbe alla sanzione. Lo stesso è da dirsi per il danneggiamento delle attrezzature a terra. Anche qui si tratta di fatti che sono già previsti dalla nostra legge penale, sia sotto il profilo della tutela della sicurezza dei trasporti, sia sotto il profilo del danneggiamento aggravato (poichè possono rientrare anche nei reati contemplati dall'articolo 635 del Codice penale). Ritengo, quindi, che qualora non ci facessimo carico di norme specifiche che richiamino il danneggiamento delle attrezzature a terra oppure gli atti fraudolenti volti all'impossessamento e al dirottamento, non creeremmo delle lacune dal momento che la materia è già regolata abbastanza. Diversamente, se dovessimo arrivare ad una formulazione che preveda queste ipotesi, sarebbe necessario un attimo di riflessione, per operare un'attento coordinamento ed evitare discrasie nel tessuto normativo.

Debbo dire peraltro che anche leggendo l'articolo 2, vi troviamo il riflesso delle convenzioni internazionali liberamente sottoscritte dal nostro paese, mi si consenta, però, di fare un'osservazione che non contraddice i trattati, ma riguarda la tutela dell'interesse politico dello Stato. Mi riferisco in particolare al n. 4), laddove si prevede la punibilità del cittadino o dello straniero, che evidentemente abbia compiuto all'estero il reato, subordinando in Italia la punizione del cittadino all'unica condizione della sua presenza nel territorio dello Stato e della mancata estradizione. Siamo attenti, perchè l'interesse politico del nostro Stato può anche, in taluni particolari casi, non consigliare la punizione dello straniero o del cittadino. Dico anzi che possono verificarsi le situazioni più disparate dal punto di vista politico e dell'interesse nazionale, che consigliano di adottare in questa particolare materia la cautela — peraltro prevista dalla nostra legge generale penale — della richiesta del Ministro di grazia e giustizia.

Pertanto, l'unica variante che mi permetto di suggerire e che mi sembra ovvia, perchè risponde al nostro sistema generale, riguarda

al n. 4) dell'articolo 2, la cui dizione dovrebbe essere modificata nel modo seguente: « a richiesta del Ministro di grazia e giustizia, quando l'autore del fatto si trovi comunque sul territorio dello Stato e non ne sia stata disposta l'estradizione ».

In questa maniera credo che vareremmo una disciplina completa, ci adegueremo ai trattati internazionali ed avremo nel contempo quella elasticità di valutazione delle varie situazioni, poichè bisogna, specie in una materia quale quella in esame, tener conto della storia, del momento politico e della convenienza politica dello Stato.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Quale sarebbe il punto da modificare, senatore Petrella?

PETRELLA. È il numero 4 dell'articolo 2, laddove si dice: « quando l'autore del fatto si trovi comunque sul territorio dello Stato e non ne sia stata disposta l'estradizione ». Nella sua generica formulazione si riferisce a qualsiasi tipo di fatto preveduto dall'articolo 1, anche compiuto all'estero, da chiunque sia compiuto: cittadino o straniero, senza tener alcun conto dei motivi, della situazione storica in cui è avvenuto il fatto, per cui ci potremmo trovare a dovere necessariamente punire in Italia un fatto, ad esempio, che dalla generalità dei cittadini italiani può essere valutato politicamente necessario o non delittuoso, oppure a dover punire qualcosa addirittura di contrastante con l'interesse politico preminente dello Stato.

Questa cautela non contrasta con gli obblighi internazionali, e soprattutto bisogna rendersi conto di un fatto: che noi siamo uno dei pochi Stati in cui vige il principio dell'obbligatorietà dell'azione penale. Per noi, quindi, la questione è di una rilevanza molto diversa da quella di altre legislazioni in cui, essendovi la disponibilità sull'azione penale, queste fattispecie possono essere risolte in altra maniera (non iniziando cioè l'azione penale).

Inoltre, noi abbiamo una magistratura che comprende l'organo del pubblico ministero;

esso non ha un ordinamento autonomo, gerarchizzata e dipendente dal Ministero di grazia e giustizia, il quale, di conseguenza non può ordinare di fare o non fare. Nel nostro Paese, pertanto, l'automatismo nel perseguimento dell'azione penale sarebbe assoluto, contrariamente a quello che avviene nella maggior parte degli Stati firmatari di quelle medesime convenzioni, donde la necessità di una cautela nell'interesse nazionale.

Le osservazioni ora fatte ritengo possano essere quanto meno motivo di discussione nell'esame di questo disegno di legge, che — come ripeto — io non starei a variare ulteriormente, nettendoci esso in regola con gli obblighi internazionali, tenendo conto che non nasciamo oggi al diritto penale e alla storia della regolamentazione del diritto della navigazione: siamo state una delle prime Nazioni ad elaborare testi legislativi in questo campo.

MARIANI. Io credo sia giusta l'osservazione fatta dal collega Petrella per quanto riguarda i reati di frode, specie quando si tratti di aerei da turismo, però il relatore aveva fatto presente che vi può essere la frode, ad esempio, anche nelle indicazioni dei canali se non sono adeguate. E questa è una frode particolare che io penso debba essere valutata, perchè non so se le norme del Codice penale o del Codice della navigazione potrebbero consentire l'individuazione di un reato di questo genere: non è sufficiente prevedere che vengano colpite dalla previsione del reato le attrezzature che servono per regolare il volo, per le partenze o gli arrivi degli aerei negli aeroporti, ma io penso che si debba prevedere anche un reato particolare in un caso di questo genere.

Per quanto riguarda l'aggiunta di quel capoverso che proponeva il relatore, e cioè che si preveda, appunto, un reato nel fatto diretto ad alterare o a modificare o a danneggiare le attrezzature di navigazione, penso che si debba essere d'accordo, anche perchè è previsto dalle convenzioni internazionali, e quindi non vedo per quale ragione non debba essere punito in Italia.

Circa l'osservazione del senatore Petrella dell'esigenza di una valutazione politica per poter procedere ai sensi del n. 4 dell'articolo 2, io credo che effettivamente sia necessaria, perchè qui si parla di autore del fatto senza dire se sia cittadino italiano o se sia straniero. Ora, la valutazione politica della natura del reato indubbiamente attiene all'autorità politica. Data l'automaticità dell'azione penale, come è prevista in Italia, non credo che si possa lasciare la valutazione globale di un atto, come l'impossessamento, ad esempio, senza altri danni, ad un magistrato che si può trovare anche in imbarazzo in questa valutazione. Il Governo, attraverso il Ministero della giustizia, è l'unico che può valutare l'opportunità di processare lo straniero, per esempio, perchè casualmente si trova in Italia anche se ha commesso il fatto all'estero. Nel Codice penale vi sono delle norme che prevedono già la punizione del cittadino straniero che ha commesso un reato all'estero quando si trovi nel territorio italiano. Io stesso ebbi occasione di promuovere un giudizio contro un sultano dell'Arabia Saudita che aveva largamente truffato un imprenditore italiano che aveva dei lavori in quello Stato e al quale si impose il contratto in un determinato modo mediante il sequestro del suo passaporto.

Ripeto, perciò, che sono convinto della necessità di questa valutazione politica, che deve esser fatta dal Ministro di grazia e giustizia, e dalla necessità di introdurre una riserva in questo senso.

Per ciò che riguarda le convenzioni internazionali, devo osservare che, se noi in questo provvedimento particolare non inscriviamo delle previsioni di reato che sono contenute nei trattati internazionali, veniamo a disattendere questi trattati internazionali che sono legge italiana; cioè in tal caso il magistrato in che condizioni si troverà quando si accorgerà che il trattato internazionale prevede un determinato reato, sia pure senza indicare la punizione perchè esso non prevede la quantità di pena che deve essere irrogata, e si trova invece il vuoto nella legge speciale? Non è il caso (anche qui, naturalmente, bisognerebbe approfondire la questio-

ne) di fare un riferimento anche alle convenzioni internazionali allorquando nei singoli articoli si prevedono i reati? È un po' il problema che ci siamo posti anche nella questione della repressione del commercio della droga, perchè noi ci siamo vincolati in sede internazionale a dare un determinato indirizzo alla nostra legislazione; non soltanto, ma essendo divenuta legge italiana il trattato internazionale, come precetto legislativo ha il suo valore: possiamo noi ignorarlo? Questo è il punto. Domani ci potremmo trovare di fronte ad una questione di illegittimità costituzionale in relazione all'articolo 10, laddove ci siamo impegnati ad adeguarci ai trattati internazionali avendoli poi recepiti come legge nostra. Ed allora possiamo varare un provvedimento che si discosta da questo trattato internazionale nella previsione dei reati? A mio avviso, bisognerebbe prevedere tutti quelli indicati in detti trattati; non credo sia possibile ometterne qualcuno.

Per quanto concerne, infine, la questione del tentativo e del concorso, è ovvio che non c'è bisogno di prevederlo perchè il nostro Codice penale dà ampi indirizzi in proposito con l'indicazione anche quantitativa della diminuzione della pena.

MARTINAZZOLI. Quello che ha detto il senatore Mariani credo che costituisca un punto di partenza esatto: era nelle nostre intenzioni, infatti, dar vita ad una normativa organica ed esauriente di tutte le fattispecie contenute nelle convenzioni internazionali. La difficoltà tecnica consiste nel fatto che le convenzioni suddette, sia per una necessità di mediazione, ma soprattutto sotto il profilo dello stesso linguaggio giuridico e di atteggiamenti più pragmatistici rispetto al maggior automatismo delle nostre strutture giuridiche, non sono sempre facilmente e direttamente traducibili in norme italiane, le quali da un lato contengano tutte le ipotesi descritte nei trattati internazionali e dall'altro corrispondano a un minimo di omogeneità rispetto alla nostra legislazione generale.

Ora, nella Sottocommissione vi era stato assoluto accordo sulla necessità di riuscire

a raggiungere questo obiettivo, cioè di formulare una normativa organica che contenesse tutte le ipotesi descritte nei trattati internazionali e che, al contempo, potesse integrarsi senza traumi nella legislazione italiana sia sotto il profilo lessicale, sia sotto il profilo tecnico.

È accaduto, purtroppo, che non è più stato ritrovato un articolo scritto, sia pure in modo informale, nella citata Sottocommissione, e non siamo più riusciti a ricostruirlo. Mi pare, però, che la relazione del senatore Coppola tendeva in qualche modo a riesplorare questi territori che non sono compresi, e a mio avviso, senatore Petrella, questo criterio va di nuovo seguito: cioè deve rimaner fermo che, a prescindere dal Codice di navigazione, il provvedimento deve comprendere in modo esaustivo tutte le ipotesi contemplate nei trattati internazionali. Ritengo che tale scelta sia cogente per il legislatore italiano nel momento in cui la convenzione internazionale è stata ratificata e quindi è divenuta legge dello Stato.

A me pare ad esempio, di ricordare quali sono le carenze dell'articolato: problema degli atti fraudolenti da un lato e problema di diverse forme di attentato, cioè di forme di attentato diverse da quelle specificatamente indicate all'articolo 1.

Sul problema della frode mi ricordo che abbiamo discusso abbastanza, però mi pare di ricordare che l'intendimento era quello della violenza e della minaccia, poichè è anch'esso sperimentalmente uno degli strumenti degli atti di pirateria aerea.

Io sarei quasi tentato di dire al collega Petrella che, se fossimo sufficientemente accorti, non dovrebbe accaderci di riscrivere in questa legge una fattispecie più o meno identica all'articolo 640 del Codice penale, non ci dovrebbe essere cioè possibilità di confondere tra truffa e atto di pirateria attraverso mezzi fraudolenti.

Ciò, anche perchè dobbiamo renderci conto che abbiamo elaborato un articolo 1 che, seppur ho visto in qualche momento criticato, secondo me va tenuto ben fermo. L'aver precisato e scelto la soglia del reato di attentato è, a mio avviso, l'espressione della maggiore sensibilità del legislatore italiano

rispetto al fenomeno criminoso, sensibilità che viene molto spesso auspicata e predicata, ma che poi verrebbe contraddetta se indietreggiassimo su questa linea. La fattispecie di attentato è quella che conoscete, quella cioè più a monte; quindi direi che siamo assolutamente fuori da un punto di vista di partenza rispetto ad un semplice reato di truffa.

Comunque possiamo affermare già da oggi che quelle ipotesi che il relatore faceva potrebbero tranquillamente riassumersi in quelle dell'articolo 650 del Codice penale.

Vi è poi il problema dei fatti di attentato che non si realizzano con violenza o minaccia direttamente espressa entro l'aereo, cioè con un rapporto immediato, ma non per questo non sono suscettibili di dar luogo a danni, semmai anche più disastrosi di quelli che avevamo ipotizzato. Ciò riguarda gli attentati agli impianti fissi a terra e comunque qualsiasi atto anche di natura fraudolenta.

Proprio in questo senso credo che l'atto fraudolento possa avere una rilevanza estrema, riferendosi a tutto quanto determini un pericolo per la normale circolazione aerea attraverso, ripeto, non intervento diretto di cui all'articolo 1, ma attraverso la manomissione o l'uso fraudolento di impianti e di apparecchiature fisse. Questa mi pare sia la carenza vistosa che in questo momento notiamo e va rilevata, perchè ricordo esattamente che fra le ipotesi indicate nei trattati vi è sicuramente quella relativa a questa situazione. Il senatore Petrella dice che sotto questo profilo non dovremmo aver timore, perchè potremmo fare riferimento a norme generali del Codice penale.

Io vorrei dire questo: mantenendo fermo il discorso iniziale dell'utilità, della produttività di una scelta che collocasse in un contesto unico e organico tutte queste norme, credo che occorrerebbe comunque una verifica estremamente attenta su queste norme che sono state citate.

Io ho grossi dubbi sul fatto che norme in ordine a fattispecie di attentato su mezzi di trasporto e via dicendo possano, così come sono scritte dal Codice penale, tranquillamente riferirsi anche a questi fatti assai

più tipici. Comunque ritengo giusto osservare che, rispetto a quei reati generali di attentato, v'è qui una precisa tipicità che credo consenta, anche sotto il profilo di una corretta prassi normativa, di specializzare la norma nei confronti di una fattispecie generalizzata.

L'ultima considerazione che vorrei fare è di consenso alle valutazioni critiche che il collega Petrella esprimeva sull'attuale contenuto del n. 4 dell'articolo 2. Credo anche io che non possiamo non sapere come si verificano qualche volta fatti di pirateria aerea, i quali hanno motivazioni e modi di esecuzione che si distinguono assolutamente dagli atti di brigantaggio o di cieca violenza che purtroppo, invece, più costantemente registriamo. L'impossessamento di un aereo da parte di sudditi di un regime repressivo, i quali non è che se ne impossessino per avere ostaggi od altro, ma per liberarsi di questa situazione e chiedere una cittadinanza e una vita più libera, credo che sia un fatto che sicuramente si diversifica in modo radicale da quelle che invece sono, purtroppo, le esperienze più frequenti che determinano le reazioni più vive della coscienza internazionale.

Ora proprio la circostanza che queste ipotesi le possiamo fare, secondo me dà forza alle proposte del senatore Petrella nel senso che in questi casi non dobbiamo rassegnarci all'automatismo della legge, ma introdurre un istituto il quale confermi che in Italia esiste un *medium* di valutazione politica, altrimenti rischieremmo di fare qualche cosa di più di quello che ci è richiesto dalla convenzione internazionale e che urterebbe contro il nostro sentimento di umanità.

È chiaro che se il problema riguardasse solo i cittadini italiani sarebbe diverso, ma noi sappiamo che il fatto commesso all'estero cade sotto l'impero della legge italiana purchè vi sia una presenza del supposto imputato sul territorio italiano. Siccome quindi riguarda anche gli stranieri, ripeto correremmo il rischio di sottoporre a repressioni particolarmente severe anche fatti ben diversi da quelli per i quali questa legge è stata, a livello di opinione internazionale e attraverso le faticosissime costruzioni di

quele convenzioni finalmente ratificate, voluta.

Mi sembrerebbe poi abbastanza agevole l'emendamento al numero 4 dell'articolo 2, proprio per chiarire che occorre la richiesta del Ministro di grazia e giustizia per procedere contro l'autore del dirottamento e a questo punto auspicherei il concetto espresso dal senatore Petrella precisando che la richiesta occorre quando coloro che hanno commesso il fatto non siano cittadini italiani, perchè in quest'ultimo caso dovrebbe valere la regola generale scritta nel codice di procedura penale.

P E T R E L L A. Quello che è stato detto circa la necessità di ampliare la materia della disciplina al nostro esame ha un fondamento ragionevole che difficilmente può essere negato. Ma allora io torno sulla mia vecchia idea, che la questione si pone anche rispetto alla normativa esistente dall'articolo 428 e seguenti del codice penale, più le norme complementari del codice di navigazione. Noi infatti puniamo come semplice reato di attentato l'impossessamento e il dirottamento di aereo con la reclusione da 7 a 21 anni, mentre per esempio il naufragio, la sommersione della nave, fatti dolosi e gravissimi, sono puniti con la reclusione da 5 a 12 anni.

La fattispecie dell'inganno poi è preveduta dal codice penale quando parla di naufragio, di caduta di aereo e via di seguito, ottenuta mediante la distruzione o la rimozione di segnali o facendo magari altri segnali con lanterne — questo è arcaico — ovvero adoperando falsi segnali e mezzi fraudolenti, cioè proprio la fattispecie a cui ci volevamo riferire prima.

All'art. 428 del codice penale viene così in luce quella norma che vorremmo introdurre; certo lo schema degli articoli 428, 429 e 432 del codice penale risente degli anni in cui il codice è stato formulato; non parlo del clima politico, ma dobbiamo ricordarci che è del 1930, per cui ci sarebbe da rivedere tutta la tematica relativa alle norme penali sulle situazioni di pericolo, c'è da controllare, verificare se si tratta di situazioni di

pericolo astratto o concreto e ciò di volta in volta, di caso in caso, perchè non è detto che bisogna sempre ipotizzare situazioni di pericolo astratto: sarebbe talvolta arbitrario ed eccessivo. Bisogna quindi prevedere situazioni di pericolo concreto e, allora, se dobbiamo arrivare a ciò, tenuto conto che questa norma già così com'è pone grosse distonie, grosse discrasie, delle aporie, tra quello che è previsto per esempio per le navi e talvolta anche per gli stessi aerei nei confronti di quello che è previsto invece per il dirottamento aereo, sarà utile un momento di meditazione ulteriore, visto che ci siamo incamminati su questa strada, per arrivare all'adattamento di queste norme nell'ambito degli articoli 428 e 429 del codice penale, perchè, se mi consentite, debbo ricordare che abbiamo avuto in Italia stragi su treni e attentati alle ferrovie di gravità e pericolosità ben maggiori degli attentati aerei, senza che ciò ci possa far scordare, ovviamente la strage di Fiumicino.

Se, dopo quello che abbiamo detto, vogliamo arrivare ad un sistema armonico, facilmente organizzabile, dobbiamo inserire delle novelle nello stesso codice penale, atte a darci una legislazione che possa armonizzarsi con le nostre esigenze.

Detto che questo testo così com'è è insufficiente, bisogna conseguentemente rilevare che la sua insufficienza è soprattutto rispetto all'armonia del sistema delle previsioni penali per tutto ciò che concerne la sicurezza della navigazione aerea, marittima e terrestre.

Sono quattro, cinque norme da modificare.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Come relatore, farò poi delle osservazioni

SABADINI. Una considerazione sola, suggeritami dagli interventi dei diversi colleghi che hanno concentrato le loro osservazioni in particolare nel limite di questa norma in relazione alle dimensioni degli atti che potrebbero rimanere esclusi e alle modalità con le quali questi atti vengono compiuti.

Riprendo un concetto già espresso in una precedente seduta con l'intento di rimanere esclusivamente in questo tema senza entrare in altri che pure possono essere pertinenti e collaterali.

A me sembrerebbe, senza pretendere di semplificare fatti complessi, che, introducendo al primo paragrafo il concetto di sabotaggio, noi comprimeremmo nello stesso tempo certi atti che non sono nè impossessamento nè dirottamento nè distruzione e, nello stesso tempo, alcune modalità di compimento degli atti che pure non sono esclusi in questi concetti.

Se usassimo la dizione «atto rivolto al dirottamento, al sabotaggio o alla distruzione di un aereo» rimarremmo strettamente nell'ambito del problema che stiamo affrontando e, a me pare, troveremmo una soluzione anche per quanto riguarda l'iter multiforme attraverso il quale si può venire fino alla distruzione. Il modo, del resto, non consiste solo nell'impossessamento o nel dirottamento con violenza e minaccia; può essere costituito anche dalla frode, che poi, a sua volta, tende parimenti o può tendere alla distruzione dell'aereo. Le fattispecie più particolari cui ha fatto cenno il collega Petrella sono incluse nel codice della navigazione.

D'altra parte, se non si contempla l'ipotesi del sabotaggio rimane scoperto un largo margine di atti e di modalità di compimento degli stessi.

MARTINAZZOLI. Si può parlare di sabotaggio sull'aereo, se si ritiene che il sabotaggio abbia una sua peculiarità rispetto ad ipotesi più complesse. Però l'importante è l'aggiunta di un articolo il quale sanzioni il compimento di attentati ad apparecchiature a terra e ad altri sistemi atti a consentire la regolare navigazione, con pericolo per l'incolumità delle persone.

AGRIMI. Onorevole Presidente, debbo preliminarmente scusarmi perchè, pur avendo seguito molto attentamente la discussione odierna, non ho potuto fare lo stesso per quelle precedentemente svoltesi sull'argomento; debbo basarmi, perciò, sulle

osservazioni avanzate dagli onorevoli colleghi.

Ho l'impressione che il lodevole fine che si è voluto perseguire con il testo unificato sia stato quello di raggiungere un modello di sintesi; tuttavia il desiderio di sintetizzare al massimo può aver fatto sorgere qualche problema, del tipo proprio di quelli cui accennava il senatore Petrella. Oltretutto, bisogna stare attenti a non creare discrasie con la disciplina vigente per la quantità della pena irrogata, nonché per la configurazione del reato.

L'esigenza da cui sono nate le norme proposte è evidentemente diversa da quella che ha ispirato il legislatore nel 1930, il quale ad un danneggiamento seguito dal disastro aereo, dalla caduta dell'aeromobile si prospettò, cioè, il caso del delinquente che, per assassinare una persona, provoca la caduta dell'aereo sul quale la stessa viaggia, oppure provoca l'affondamento della nave sulla quale si trovano, poniamo, documenti o oggetti di particolare interesse, e così via. Invece la fattispecie venuta recentemente alla ribalta dell'opinione pubblica e dalla quale è nata la necessità delle proposte di legge in esame non è quella che si propone come fine la distruzione dell'aereo: i dirottatori, anche se il loro atto può portare alle catastrofi che conosciamo non voglio danneggiare o distruggere l'aereo, ma solo ottenere, ad esempio, ostaggi da trasportare in Siria, per liberare, eventualmente, prigionieri in Germania, senza puntare, obiettivamente, al disastro aereo. Sono quindi due punti di partenza completamente diversi e per questo, nel primo comma dell'articolo 1, dobbiamo anzitutto prevedere il fatto dell'impossessamento o dirottamento come mezzo diretto ad ottenere risultati diversi dalla caduta del velivolo, quali il ricatto o la pressione illecita per scopi diversi, con l'aggravante, semmai, del danneggiamento o della distruzione. Inoltre, il fatto della violenza o minaccia dovrebbe costituire un'ulteriore aggravante della dizione generale dopo che al dirottamento fosse stato aggiunto il concetto della frode.

Quanto al danneggiamento ed alla distruzione, dobbiamo certo prospettare un'ipotesi nuova, corrispondente alla realtà maturatasi inopinatamente in questi ultimi anni, adeguandoci, però, al codice vigente. Oppure si potrebbe lasciare l'ipotesi regolata dal codice penale, senza contemplarla nelle norme in esame, che dovrebbero limitarsi a prevedere l'impossessamento ed il dirottamento, lasciandole, però, come ipotesi accessorie.

Dovrei avanzare anche qualche considerazione sull'articolo 2, ma mi riservo di farlo quando esso verrà discusso.

M A R T I N A Z Z O L I. L'intervento del senatore Agrimi ci riporta daccapo. Io vorrei cercare di indicare le ragioni che ci hanno indotto ad una scelta piuttosto che ad un'altra; e, credo, ad una scelta non del tutto disprezzabile.

Debbo anzitutto dire, a proposito dell'aggiunta della frode alla violenza ed alla minaccia previste dal primo comma, che, almeno dal mio punto di vista, tale aggiunta è fondamentale perchè i delitti o attentati hanno il vantaggio di portare molto a monte la tutela ma presentano anche il grossissimo rischio di chiudere la fattispecie con un qualsiasi fatto, senza più nessuna valutazione di idoneità del rapporto casuale; e allora, francamente, giungiamo secondo me ad una latitudine assolutamente eccessiva. La specificazione « con violenza o minaccia », ed eventualmente « con mezzi fraudolenti », voleva appunto rappresentare una scelta tale da offrire contenuto dirimente alla fattispecie dell'attentato. Questa è una fattispecie che si trova ai limiti del nostro sistema costituzionale e che, secondo me, va usata secondo una precisa linea di tendenza. Ecco il perchè dell'espressione sintetica della norma: credo sia anche questa un'usanza dimenticata, ma non per questo meno commendevole. E non mi riesce di capire perchè le tre fattispecie insieme non possano essere contemplate sulla stessa linea. Infatti delle due l'una: o si ritiene che l'ipotesi della distruzione dello aereo col passeggero sia, sotto il profilo della valenza anti-giuridica, inferiore a quella

del dirottamento o altro, ed allora si fa una scelta, della quale io, francamente, dubiterei; oppure, se così non è, è chiaro che il problema posto dal collega Agrimi è già risolto elevando l'ipotesi del semplice impossessamento o dirottamento allo stesso livello di quella della distruzione. Dopodiché il fine per il quale il dirottamento viene eseguito non interessa il livello normativo, dato che oggi, in generale, è proprio quello che induce a proporre una norma così fatta, cioè a dare rilievo proprio all'ipotesi che qui abbiamo respinto.

Ho però la sensazione netta che se vogliamo ripercorrere al contrario l'itinerario già percorso, compiendo un'operazione esegetica, faticosa fin che si vuole, che ci porti a recuperare i testi delle convenzioni e ad elaborare un elenco esauriente di tutte le ipotesi descritte in esse per tradurle in norme italiane, questo potrebbe rappresentare l'unico modo di ricominciare in modo proficuo il nostro lavoro.

F I L E T T I. Io non ho avuto modo di partecipare ai lavori della Sottocommissione, ma ho partecipato a quelli precedenti della Commissione durante i quali si è discusso sul disegno di legge concernente la pirateria aerea. Ora, dalle osservazioni molto acute avanzate dai colleghi nella seduta odierna, ho potuto dedurre un rilievo di carattere sostanziale e, direi, pregiudiziale, quasi assorbente.

Il disegno di legge, cioè, dovrebbe avere per oggetto la punizione di fatti diretti all'impossessamento o al dirottamento o alla distruzione di aerei, indipendentemente dalla modalità con la quale i fatti stessi vengano posti in essere.

Penso, pertanto, che se noi depennassimo le parole « con violenza o minaccia » perverremmo allo scopo che ci prefiggiamo, tenuto conto che la pena prevista è molto lata e va da un minimo di 7 a un massimo di 21 anni, per cui, di volta in volta, a seconda delle modalità con le quali viene commesso il reato, si può applicare una pena più o meno mite, più o meno gravosa.

Peraltro, tolto il riferimento alla violenza o alla minaccia, verremmo, credo, a disciplinare meglio il terzo comma dell'articolo 1, laddove si prendono in considerazione le lesioni personali che potrebbero subire, in dipendenza del fatto delittuoso, sia i passeggeri che i membri dell'equipaggio. A me sembra che noi dovremmo fare riferimento anche alle lesioni personali che vengono a subire in dipendenza del fatto delittuoso persone diverse dai passeggeri e dai membri dell'equipaggio. Questa ipotesi rimarrebbe non disciplinata se facessimo soltanto il richiamo oggettivo al fatto commesso con violenza o con minaccia, senza specifico riferimento alle persone che, pur non avendo subito direttamente violenza o minaccia, praticano danni o lesioni personali in dipendenza di un reato di pirateria aerea. Allora, al fine di poter meglio tutelare anche persone estranee ai passeggeri o ai membri dell'equipaggio che subiscono lesioni personali in conseguenza del fatto delittuoso, a me pare che si debba depennare il riferimento al fatto violento o minaccioso e, per quanto concerne il terzo comma, si debba anche includere la previsione del danno o delle lesioni sofferte dalle persone estranee, stabilendo per questi fatti una pena inferiore a quella dei 12 anni prevista nel disegno di legge e cioè, ad esempio, una pena non inferiore a dieci anni.

Queste sono le osservazioni che mi permetto di fare, ritenendo che, allo stato, la Commissione non sia in grado di poter decidere congruamente in ordine all'articolo 1 del disegno di legge e debba, pertanto, procedere a un'ulteriore migliore formulazione del medesimo articolo.

P E T R E L L A. Signor Presidente, propongo un aggiornamento della discussione per poter meditare sulle osservazioni fatte e anche per poter dare al Sottosegretario un testo di legge più completo, nel senso che tenga conto di tutto quello che qui è stato detto. Non sarebbe meglio, magari perdendo 15-30 giorni ancora, licenziare un disegno di legge più perfezionato? Riuniamo ancora una volta la Sottocommissione per

raccogliere le osservazioni che oggi abbiamo ascoltato; d'altronde non ci sono problemi particolari, salvo quelli che attengono alle norme incriminatrici e, a questo proposito, non possiamo trascurare le indicazioni fornite sia dal codice della navigazione che dal codice penale.

PRESIDENTE, *relatore alla Commissione*. Onorevoli colleghi, come relatore non ho alcuna difficoltà ad aderire alla proposta di rinvio, anche perchè non sarebbe serio se, dopo le osservazioni sostanziali che sono state qui fatte, non ci fosse un approfondimento.

Però, anche per delega del presidente Viviani, ho la necessità di rappresentare l'urgenza perchè questi disegni di legge abbiano un *iter* che sia relativamente celere. Il disegno di legge Cifarelli era stato presentato nell'altra legislatura e non se ne fece niente, pur essendo composto di un solo articolo, avendo previsto un'ipotesi particolare.

C'è poi il disegno di legge governativo che è dell'inizio del 1972. Questa Commissione lo ha esaminato all'inizio della legislatura, ne ha discusso, ha poi delegato una Sottocommissione che si è molto impegnata ed ha anche elaborato un testo; c'è quindi una necessità di ordine generale, condivisa da tutti, di accelerare nei limiti del ragionevole i tempi. Mi preme, come relatore anche alla luce delle osservazioni fatte, evidenziare sinteticamente alcuni aspetti fondamentali che non dovrebbero essere rimessi in discussione.

C'è una tesi di fondo, del senatore Petrella, che pur non disconoscendo l'opportunità di una previsione di autonoma fattispecie criminosa, vorrebbe sotto un certo profilo, per ragioni di armonia e per non creare discrasie nei confronti della normativa esistente nel nostro ordinamento, estendere il discorso ad altre ipotesi.

Io devo fare tre osservazioni fondamentali. Anzitutto la necessità di un'autonoma fattispecie criminosa per la cattura illecita di aeromobili. Questo perchè abbiamo già tutti considerato che la normativa esistente nel nostro ordinamento — ed io ho posto molta

attenzione su questo punto — ha suscitato perplessità nella dottrina e fra gli operatori di diritto, ma poi si è arrivati, in maniera generale e uniforme, a questa conclusione, perchè a parte le norme del codice penale ordinario, che puniscono i delitti contro la proprietà, l'incolumità pubblica e la libertà personale, è stato qui ricordato — ne ho fatto cenno io stesso nella relazione — l'articolo 1138 del codice della navigazione che pure prevede e punisce l'impossessamento della nave e dell'aeromobile da parte dei membri dell'equipaggio (cominciamo a notare questa ipotesi particolare): con la reclusione da dieci a venti anni se il fatto è commesso mediante violenza o minaccia in danno del comandante, degli ufficiali della nave, o dei graduati dell'aeromobile; con la reclusione da tre a dodici anni, se il fatto è commesso clandestinamente o con mezzi fraudolenti; riducendo la pena di un terzo, se il fatto è commesso da persona estranea all'equipaggio.

Cioè, qui si tratta quasi dell'opposto di quello che si dovrebbe verificare, perchè nei dirottamenti aerei sono proprio gli estranei all'equipaggio che operano il fatto criminoso. Peraltro è stato autorevolmente rilevato che mentre la disposizione in parola doveva considerarsi di efficacia limitata rispetto agli aeromobili nazionali (l'articolo del codice della navigazione si riferisce soltanto agli aeromobili nazionali), l'intenzione del legislatore era essenzialmente diretta a punire la violazione del diritto di proprietà e questo lo si argomentava soprattutto dalla sua collocazione sistematica, dove era tenuta in particolare con riferimento alla proprietà privata; invece è stato detto che, secondo la fenomenologia concreta e lo spirito delle convenzioni internazionali, qui si tende ad altro. Per cui il legislatore italiano si va orientando verso queste ipotesi di fattispecie autonoma.

Per quanto riguarda l'estensione ad ipotesi diverse, debbo far presente ai colleghi che le convenzioni di cui abbiamo fatto cenno (di Tokio, Aja e Montreal) si sono sempre preoccupate della repressione del reato di cattura illecita di aeromobili e degli atti

illeciti (mi riferisco all'ultima convenzione, in particolare) rivolti contro la sicurezza dell'aviazione civile. Capisco che per un ordinamento statuale è difficile il riferimento alla sicurezza in generale dei trasporti, senza distinguere tra trasporti aerei, trasporti marittimi e trasporti terrestri; però abbiamo tutti convenuto che per l'articolo 10 della Costituzione siamo obbligati ad uniformarci alle norme di diritto internazionale generalmente riconosciute, peraltro non solo sottoscritte ma ratificate con legge.

Quindi, dobbiamo tener conto di questo campo specifico, circoscritto che riguarda la cattura illecita di aeromobili. Vi è poi l'esigenza di estendere la normativa della convenzione dell'Aja che fino ad un certo punto era apparsa esauriente perchè non si erano verificate altre ipotesi diverse da quella della cattura illecita; mi riferisco agli attentati contro la sicurezza della navigazione aerea oltre a quelli consistenti nello impossessamento ed esercizio illecito del controllo degli aeromobili, mediante violenza ed altre forme.

Ho fatto soltanto delle esemplificazioni riferendomi all'ultima osservazione del senatore Martinazzoli. E per non tediare i colleghi della Commissione mi limiterò a leggere l'articolo 1 dell'ultima convenzione di Montreal, il quale dice:

« Commette un'infrazione penale chiunque illecitamente e intenzionalmente:

a) compie un atto di violenza a danno di una persona che si trova a bordo di un aeromobile in volo se questo atto è tale da compromettere la sicurezza dell'aeromobile;

b) distrugge un aeromobile in servizio o causa a tale aeromobile danni che lo rendono inadatto al volo oppure compromettono la sua sicurezza in volo;

c) mette o fa mettere su di un aeromobile in servizio con qualsiasi mezzo un dispositivo o delle sostanze che possono distruggere l'aeromobile suddetto o causargli danni che lo rendano inadatto al volo o compromettere la sua sicurezza in volo;

d) distrugge o danneggia impianti e servizi di navigazione aerea o ne perturba il

funzionamento, se uno di questi atti è tale da compromettere la sicurezza dell'aeromobile in volo;

e) comunica un'informazione che sa essere falsa e per questo fatto compromette la sicurezza di un aeromobile in volo ».

Avrei gradito un giudizio sia pure sommario del rappresentante del Governo sulla discussione sin qui svoltasi. Credo che sia necessario un rinvio dell'esame del disegno di legge, per consentire un maggiore approfondimento della materia, ma vorrei pregare i colleghi di tener presenti due esigenze: quella della brevità dei termini nella misura che abbiamo indicata e quella di considerare la prospettiva di potere operare degli adeguamenti precisi in sede di modifica del secondo libro del codice penale. Questa è una prospettiva che teniamo in evidenza, ma credo che per un'esigenza di adeguamento alle norme internazionali dobbiamo circoscrivere la nostra azione..

P E T R E L L A . Non intendo assolutamente contraddire il suo punto di vista, però non possiamo consentire che fatti avvenuti la medesima gravità pratica, sostanziale nella valutazione morale corrente vengano trattati in maniera differenziata. Colui il quale facesse cadere, ad esempio, un aereo privato, secondo la legge che noi verremmo ad approvare sarebbe punito con pene severissime a differenza di colui il quale facesse naufragare la Raffaello, che ha « solo » 700 uomini di equipaggio più 2 000 passeggeri, e che verrebbe punito con pene molto minori. Siamo vincolati alle convenzioni internazionali e dobbiamo rispettarle dalla prima all'ultima parola per un obbligo costituzionale; però abbiamo il dovere di adeguare la nostra legislazione interna a quella internazionale mediante un'opera di adeguamento che sia logica.

P R E S I D E N T E , *relatore alla Commissione.* Mi rendo conto di quello che lei dice, però sappiamo bene quali sono i Paesi che hanno sottoscritto queste convenzioni e che hanno indirizzato la loro sensibilità verso certe forme di prevenzione.

Comunque, io chiedo al rappresentante del Governo se ritiene di dovere esprimere qualche opinione in merito alla discussione generale e chiedo peraltro alla Commissione, dal momento che questa si orienta verso un rinvio, se l'approfondimento debba avvenire nella Commissione stessa oppure in sede di Sottocommissione.

P E T R E L L A . Preferiremmo che avvenisse in sede di Sottocommissione.

D E L L ' A N D R O , *sottosegretario di Stato per la grazia e giustizia*. Ho ascoltato vari interventi e non credo sia ancora il caso di esprimere un giudizio. Non sono molto favorevole alla ricostituzione della Sottocommissione per approfondire l'esame della materia perchè, una volta che si sia raggiunto l'accordo in quella sede, significa che bisogna tornare in Commissione per discutere ancora sull'argomento. Se la Commissione, comunque, lo ritiene opportuno, non sarò io a creare degli ostacoli.

P R E S I D E N T E , *relatore alla Commissione*. Il ricorso alla Sottocommissione era dettato da motivi di ordine pratico; ma siccome mi accorgo che coloro che dovrebbero lavorare in sede di Sottocommissione sono gli stessi che poi dovrebbero occuparsi della materia in sede di Commissione, tanto vale che si lavori una volta soltanto in Commissione.

P E T R E L L A . Abbiamo chiesto la sede deliberante per accelerare l'*iter* del disegno di legge. Ma appunto perchè siamo in sede deliberante è chiaro che una volta approvato un emendamento non è più possibile tornare indietro. Per questa ragione mi sembrerebbe più opportuno approfondire prima la materia in sede di Sottocommissione.

P R E S I D E N T E , *relatore alla Commissione*. Resta allora stabilito che, al fine di consentire un più agevole esame degli articoli del disegno di legge, in considerazione anche dei rilievi e dei suggerimenti emersi nel corso della discussione odierna, viene affidato alla stessa Sottocommissione, che a suo tempo si occupò della materia, il compito di elaborare un testo che possa essere poi rapidamente discusso e approvato in Commissione. Della Sottocommissione suddetta fanno parte i senatori Galante Garrone, Licini, Martinazzoli, Valitutti, Petrella e il relatore.

Il seguito della discussione del disegno di legge è quindi rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle ore 13,15.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT. FRANCO BATTOCCHIO