

SENATO DELLA REPUBBLICA

VIII LEGISLATURA

(N. 2078-A)

RELAZIONE DELLA 3^a COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI ESTERI)

(RELATORE MARCHETTI)

Comunicata alla Presidenza il 4 marzo 1983

SUL

DISEGNO DI LEGGE

Accettazione ed esecuzione dell'Accordo relativo al transito dei servizi aerei internazionali, adottato a Chicago il 7 dicembre 1944

presentato dal Ministro degli Affari Esteri

di concerto col Ministro dell'Interno

col Ministro di Grazia e Giustizia

col Ministro delle Finanze

col Ministro della Difesa

e col Ministro dei Trasporti

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 3 NOVEMBRE 1982

ONOREVOLI SENATORI. — L'accordo al nostro esame fa parte delle convenzioni internazionali deliberate dalla conferenza di Chicago del 1944 per regolare i servizi di navigazione aerea e si riferisce alle prime due « libertà dell'aria »: il sorvolo del territorio e lo scalo tecnico.

L'altra convenzione che istituiva l'organismo internazionale per la gestione dell'aviazione civile (l'ICAO) è già stata ratificata da anni dal nostro Paese. Invece, il ritardo di quasi quarant'anni nella ratifica di questo accordo è in parte giustificato dalla situazione del nostro Paese, in guerra e poi in fase di ricostruzione, all'epoca della firma. In gran parte però dipende dalla consuetudine ministeriale, sempre contestata, mai sconfitta: a titolo di esempio si ricorda che la convenzione OIL sulla durata del lavoro settimanale (40 ore), del 1935, venne ratificata anche con maggiore ritardo. In quel momento si verificò però, che solo cinque Stati al mondo avevano perfezionato l'adesione, mentre, nel caso in oggetto, l'Italia arriva tra gli ultimissimi.

La data di nascita del presente accordo ispira altre osservazioni, forse più pertinenti. Non sono certo di gelosia o di invidia per i negozianti riuniti nel novembre-dicembre 1944, nella opulenta, riscaldata, illuminata Chicago, ma per la sospetta matrice dell'atto

stesso: ideali o interessi? Si può infatti pensare che grandi industrie aeronautiche e grandi aziende commerciali avessero problemi di riconversione della produzione bellica a forniture civili, e questo, mentre milioni di uomini e donne in tutte le parti del mondo soffrivano o morivano nel forno crematorio della guerra.

D'altra parte, nello stesso 1944, politici, tecnici, burocrati, discutevano valori ideali e interessi materiali, dal nuovo ordine politico fondato sui diritti umani al nuovo ordine economico e monetario fondato sui de-liberati di Bretton Woods.

A tanta distanza di tempo, però, nel considerare l'aspetto attuale dell'accordo, non si può non convenire che il trasporto aereo, per la naturale potenza e velocità del mezzo (non si può dimenticare la caravella per New York, la carrozzella per Milano) è diventato un aspetto della civiltà, se è vero che civiltà è anche eliminazione della fatica fisica.

Appare quindi logico e utile partecipare all'ordinamento del mezzo di trasporto più moderno e, per conseguenza, approvare il disegno di legge di ratifica al nostro esame come all'unanimità propone all'Assemblea la Commissione affari esteri.

MARCHETTI, *relatore*

PARERE DELLA 1ª COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO
E DELL'INTERNO, ORDINAMENTO GENERALE DELLO STATO E DELLA
PUBBLICA AMMINISTRAZIONE)

(Estensore BRANCA)

22 febbraio 1983

La Commissione, esaminato il disegno di legge, comunica di non avere nulla da osservare per quanto di competenza.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

Il Presidente della Repubblica è autorizzato ad accettare l'Accordo relativo al transito dei servizi aerei internazionali, adottato a Chicago il 7 dicembre 1944.

Art. 2.

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