COMMISSIONE V

DIFESA

XXIII.

SEDUTA DI VENERDÌ 7 OTTOBRE 1949

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CHATRIAN

INDICE

PAG.

Disegni di legge (*Discussione e approvazione*):

Immatricolazione di aeromobili in deroga all'articolo 751 del codice della navigazione. (772) 211

PRESIDENTE 211, 212, 213
ORLANDO, *Relatore* 212, 213
COPPI ALESSANDRO 212
CARRON 212
MEDA, *Sottosegretario di Stato per la difesa* 213

Autorizzazione della spesa di lire 827 milioni per la sistemazione dell'aeroporto civile di Capodichino e per il completamento delle attrezzature mobili dell'aeroporto di Ciampino (769) . . . 213

PRESIDENTE 213, 214, 216
CECCONI, *Relatore* 213, 215
GUADALUPI 214, 216
ROSELLI 215
MARZAROTTO 215
MEDA, *Sottosegretario di Stato per la difesa* 215, 216

Votazione segreta:

PRESIDENTE 216

La seduta comincia alle 9.

Sono presenti:

Azzi, Bavaro, Bettinotti, Carron, Carignani, Cecconi, Chatrian, Chiaramello, Codacci Pisanelli, Coli, Coppi Alessandro, Cuttitta, Fadda, Fanelli, Greco, Giovanni Italo, Guadalupi, Marzarotto, Mattei, Orlando, Pagliuca, Ricci Mario, Roselli, Salizzoni, Spiazzi, Vocino e Zaccagnini.

Interviene il Sottosegretario di Stato per la difesa, Meda.

COPPI ALESSANDRO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente, (*È approvato*).

Discussione del disegno di legge: Immatricolazione di aeromobili in deroga all'articolo 751 del codice della navigazione. (772).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Immatricolazione di aeromobili in deroga all'articolo 751 del codice della navigazione.

Per l'esame di questo disegno di legge la Commissione è integrata dalla Sottocommissione finanziaria.

Invito il relatore, onorevole Orlando, a svolgere la relazione.

ORLANDO, *Relatore*. Onorevoli Colleghi, la chiara relazione, con la quale il Governo accompagna il disegno di legge n. 772, sottoposto al vostro esame, è di per sé così espressiva da esimermi dal parafrasare quanto nella relazione stessa è stato detto.

Per le difficoltà di produrre, al momento, in Italia, apparecchi aerei civili con eccezionali e modernissime caratteristiche tecniche; per la necessità – ormai imprescindibile – di un miglioramento dei servizi civili aerei, onde mantenere il buon nome d'Italia

anche in questo campo; per garantire una sempre maggiore sicurezza di volo; per poter competere, nel nostro settore ormai acquisito, con le linee aeree estere concorrenti; per l'opportunità di trarre esperienza dai più moderni apparecchi esteri, così da secondare, poi, una ottima produzione nazionale; per una immediatezza di attuazione di programmi, sembra al Governo possa essere opportuno autorizzare le società civili di navigazione aeree a noleggiare, temporaneamente, apparecchi esteri onde adibirli ai traffici battuti dalla bandiera nazionale. Soluzione la quale, tra l'altro, si presenta, al momento, dal punto di vista economico, la meno onerosa, e, da quello tecnico, la più efficace onde trarre dall'esercizio di tali velivoli quell'esperienza che possa – in seguito, e speriamo al più presto – mettere in grado le industrie nazionali di costruire gli apparecchi migliori ed alle più favorevoli condizioni.

Al raggiungimento di questi intenti ed all'attuazione del provvedimento osta il codice della navigazione, in quanto esso prescrive che gli aeromobili – per essere ammessi alla navigazione con i distintivi di nazionalità italiana – debbono essere iscritti nel « Registro aeronautico nazionale » (organo supremo tecnico, che egualmente esiste per la navigazione marittima) e debbono appartenere, per intero, allo Stato, o province, o comuni, o enti, o cittadini, o società italiani.

Gli apparecchi esteri come sopra noleggiati dovrebbero, così, battere bandiera estera, con quanto danno per il prestigio e la dignità stessa del nostro paese non è d'uopo qui particolarmente segnalare. Necessità, quindi, che gli aerei noleggiati battano bandiera italiana; necessità, non meno, che si riesca a superare, sia pure transitoriamente, il rigore della norma anzidetta senza inficiare la disposizione consacrata nel codice e che, a parere del relatore, deve essere mantenuta come fondamentale in questa materia.

Da tutto questo l'articolo unico del disegno di legge sottoposto al nostro esame, ed attraverso il quale vien data facoltà al ministro della difesa di derogare, transitoriamente, alle norme del codice della navigazione, soltanto per quanto riguarda gli articoli 749 e 751, che si riferiscono all'iscrizione dei velivoli nel Registro aeronautico ed all'appartenenza a nazionali.

Per le ragioni suesposte, e tenuto anche conto della formulazione dell'articolo unico, il relatore è d'avviso che da parte vostra, onorevoli colleghi, si possa approvare il disegno di legge in esame.

Peraltro, resta a voi il decidere se si vuol dare alla norma una limitazione nel tempo (ciò che l'articolo unico non determina) trattandosi, come è stato detto, di deroga ad una delle leggi fondamentali dello Stato.

Inoltre l'articolo unico non dispone da quando la legge andrà in vigore.

Se questi due rilievi dovessero, per ipotesi, trovarvi consenzienti, il relatore vi propone il seguente articolo aggiuntivo, che sta a voi di meglio formulare: « La facoltà concessa al ministro per la difesa, come dall'articolo precedente, ha effetto dal giorno successivo alla pubblicazione della presente legge nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica ed avrà vigore non oltre il .....» (data che voi vorrete, eventualmente, determinare).

Così, mentre il relatore ha l'onore di proporvi l'accoglimento del disegno di legge in esame, lascia a voi, onorevoli colleghi, ogni decisione sull'eventuale aggiunta dell'articolo come sopra segnalatovi.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

COPPI ALESSANDRO. Per quanto riguarda l'articolo aggiuntivo, è logico che la prima parte di esso deve essere inserita nella legge, perché si deve dire da quando una legge incomincia ad aver vigore. Riguardo poi all'opportunità di inserire una data al riguardo si possono nutrire dei dubbi. Ad ogni modo, se si ritenesse opportuno fare ciò, il relatore quale data suggerirebbe?

CARRON. Io direi di stabilire un limite oltre il quale il ministro non abbia più questa possibilità.

ORLANDO, *Relatore*. Prendo atto che sull'articolo aggiuntivo la Commissione manifesta il proprio accordo. In quanto alla prima parte di detto articolo – decorrenza della legge – bene ha detto l'onorevole Coppi che trattasi di formula che deve esservi in ogni legge. Ho proposto il termine minimo: che la legge entri in vigore il giorno successivo alla sua pubblicazione sulla *Gazzetta Ufficiale*.

Circa il limite nel tempo, penso lo si debba stabilire, tanto più in quanto deroghiamo ad un codice, legge fondamentale, non legge speciale. Deroghe alle leggi fondamentali è bene evitare; dovendone ammettere, eccezionalmente, penso sia imprescindibile stabilire un limite. Nel caso, tenuto conto del tempo occorrente per le trattative onde noleggiare questi apparecchi e metterli in esercizio, e di quello per studiare e costruire, poi, apparecchi italiani, ritengo ci si debba orientare intorno ad un biennio, anche a tutela dell'industria nazionale.

MEDA, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Sulla questione dell'entrata in vigore della legge, nulla in contrario. Anche sulla questione della scadenza si dovrebbe essere tutti d'accordo. Un solo dubbio potrebbe sussistere: che la legge potesse rendere più difficile la definizione di certi contratti di noleggio che stiamo stipulando, perché le società straniere potrebbero ritenere che noi intendiamo avvalerci delle società stesse per poco tempo, per poi sganciarci appena possibile. Comprendo, d'altra parte, la preoccupazione del relatore di tutelare l'industria nazionale, che oggi non è in grado di fornire apparecchi.

ORLANDO, *Relatore*. Quattro anni saranno sufficienti ?

MEDA. *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Credo anche tre anni.

PRESIDENTE. Il termine di tre anni potrebbe essere sufficiente, perché, in base ad informazioni che ho assunto nel campo aeronautico, e principalmente alla Breda, so che fra due anni o due anni e mezzo questi apparecchi potrebbero essere costruiti.

MEDA, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Considerando bene le ragioni esposte dal relatore, stabilirei il termine di due anni. Dovendo stabilire una data, è bene non superare le legittime previsioni.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo unico:

« Il Ministro per la difesa può, con motivato decreto, consentire l'iscrizione nel registro aeronautico nazionale di aeromobili dei quali società aventi i requisiti previsti dall'articolo 751 del Codice della navigazione e dal decreto legisativo 4 settembre 1946, n. 88, abbiano l'effettiva disponibilità, ancorché non ne siano proprietarie. In tal caso, nel registro aeronautico nazionale e nel certificato di immatricolazione, deve essere fatto risultare, in aggiunta alle indicazioni di cui all'articolo 756 del predetto codice, il titolo, diverso dalla proprietà, in base al quale l'iscrizione viene effettuata.

Per gli aeromobili di cui al comma precedente resta fermo il disposto dell'articolo 752 del Codice della navigazione, e gli obblighi che gli articoli 754, 758, primo comma, e 762, secondo comma, dello stesso Codice pongono a carico del proprietario sono trasferiti sulle predette società ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

ORLANDO, *Relatore*. Dato quanto è stato detto, e se gli onorevoli colleghi consentono, la formulazione ultima del mio articolo aggiuntivo potrebbe essere la seguente: « La presente legge avrà vigore per un biennio dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica ». Invito la Commissione a volerla accogliere.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo proposto dal relatore che, se approvato, diverrà articolo 2:

« La presente legge avrà vigore per un biennio dal giorno successivo alla sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica ».

(*È approvato*).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa di lire 827 milioni per la sistemazione dell'aeroporto civile di Capodichino e per il completamento delle attrezzature mobili dell'aeroporto civile di Ciampino. (769).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: Autorizzazione della spesa di lire 827 milioni per la sistemazione dell'aeroporto civile di Capodichino e per il completamento delle attrezzature mobili dell'aeroporto civile di Ciampino. Anche per questo disegno di legge la Commissione è integrata dalla Sottocommissione finanziaria.

Invito il relatore, onorevole Cecconi, a svolgere la relazione.

CECCONI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, non credo che si debbano spendere molte parole per illustrare il presente disegno di legge del Ministro della difesa e per raccomandarne l'approvazione.

È noto che quasi tutti gli aeroporti costruiti dall'Italia nel suo territorio sono stati distrutti o gravemente danneggiati dalla guerra e che lo stato di abbandono in cui sono stati lasciati per lungo tempo ha peggiorato la loro condizione e compromessa ancora di più la possibilità della loro rimessa in efficienza.

È noto altresì che nel dopoguerra si è andata sviluppando una notevole ripresa delle comunicazioni aeree, non solo da e per i paesi del continente europeo, ma anche con quelli d'oltre Oceano e che una intensificazione di tali comunicazioni si avrà in occasione dell'Anno Santo.

Lo Stato, pressato dai problemi più assillanti della vita nazionale, non ha potuto disporre che una modesta somma per la ricostruzione e riorganizzazione degli aeroporti per l'aviazione civile e, pertanto, ha dovuto

limitare la sua opera alla rimessa in efficienza degli aeroporti di due grandi città che saranno mèta prevalente di pellegrini e di turisti: Roma e Napoli.

Al riassetto dell'aeroporto di Ciampino si è provveduto con i 700 milioni concessi con decreto legislativo 3 maggio 1948, n. 848, e con altri 600 milioni stabiliti col disègno di legge attualmente in corso.

Rimane però da completare l'efficienza logistica, soprattutto con l'approvvigionamento di autoveicoli antincendio per la sicurezza dei velivoli a terra.

Il progetto che è presentato alla nostra approvazione dispone lo stanziamento di 110 milioni a questo scopo preciso. Non si può dire che con questo nuovo stanziamento si avrà un aeroporto veramente degno della capitale d' Italia, ma possiamo essere certi che esso risponderà, anche se non in maniera perfetta, alle esigenze straordinarie imposte dal grande avvenimento, che chiamerà in Italia un fortissimo numero di pellegrini.

L'aeroporto di Capodichino, in prossimità di Napoli, richiede una vera e propria ricostruzione con un ampliamento del campo e, quindi, con l'esproprio di terreni, con lo spianamento di essi, con la costruzione di piste di lancio e di rullaggio e strisce di atterraggio, con la sistemazione dei piazzali di stazionamento dei velivoli e di un fabbricato per l'aerostazione civile, con la costruzione della torre di controllo e servizi di telecomunicazioni, con la istallazione dgli impianti radio e delle centrali telefoniche, oltre all'approvvigionamento di autoveicoli antincendio.

Per effettuare tale ricostruzione e riorganizzazione il progetto in esame dispone la somma di 717 milioni.

Complessivamente si tratta di 827 milioni, residuo del fondo E. R. P. per l'esercizio 1948-49, assegnati all'aeronautica civile dal Comitato interministeriale per la ricostruzione nella sua riunione dell'11 maggio 1949.

La riconosciuta necessità di dotare le città di Roma e Napoli di aeroporti capaci di assolvere alle esigenze dell'aviazione civile che nell'Anno Santo avrà uno sviluppo di notevolissima importanza turistica e conseguentemente economico-finanziaria, mi autorizza a raccomandare l'approvazione del presente progetto.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

GUADALUPI. Noi siamo d'accordo in linea di massima su questo disegno di legge, anche perché effettivamente era avvertito il bisogno di attrezzare diversi aeroporti del nostro paese che erano stati danneggiati in modo rilevante dalla guerra.

Non siamo però d'accordo sulla maniera con cui si è impostato il disegno di legge e sulla tardività con cui viene presentato al nostro esame, dal momento che abbiamo l'impressione – ancora una volta – che si tratti di prendere atto di disposizione di assegnazione di fondi già fatta, stabilita dal Ministero.

Una critica che rivolgo al Governo è questa: nell'assegnazione di questi fondi, che sono in relazione molto modesti, qual'è il criterio seguito dal Governo? Quello di potenziare i due aeroporti principali del nostro paese, trascurando però molti altri aeroporti, anche essi importanti ed utili al paese.

Io considero opportuno di venire incontro ai due aeroporti di cui si discute, i quali rappresentano indubbiamente aeroporti nevralgici per il traffico che si presume che sarà maggiore di quello normale in occasione dell'Anno Santo; ma non debbo nascondervi tutta la preoccupazione mia e di altri che, come me, vorrebbero spendere una parola a vantaggio di altri aeroporti civili, che avranno un maggiore traffico nello stesso periodo di tempo.

Faccio l'esempio dell'aeroporto di Brindisi, la mia città, che ha sempre avuto una attrezzatura più che sufficiente. È stato l'unico aeroporto che, in ogni tempo – in periodo di pace come in periodo di guerra – ha reso notevolissimi servigi al nostro paese.

Per quanto riguarda il periodo di pace, in modo particolare, non ho bisogno di ricordare alla Commissione come l'aeroporto di Brindisi sia stato sempre collegato coi paesi dell'Europa orientale, dell'Africa e dell'Asia, ed è l'aeroporto più importante a questo riguardo, specialmente per il traffico di questi ultimi anni.

È vero che la guerra ha fatto sì che si rendessero necessari nuovi aeroporti, tanto che si è inaugurato quello di Foggia, quello di Gallipoli ed altri, ma il più delle volte questi nuovi aeroporti non hanno un'attrezzatura sufficiente alla bisogna, ai servizi, ecc.

Certo è che, ripeto, l'aeroporto di Brindisi ha reso dei notevoli servigi al nostro paese. Mi rendo conto che sarebbe assurdo da parte nostra il pretendere che il Governo impegni una forte somma per la migliore attrezzatura possibile dei servizi logistici inerenti soltanto l'aeroporto di Brindisi; però io presenterò alla vostra approvazione un ordine del giorno, nel quale si fanno voti perché sia affrontato nel miglior modo possibile questo problema.

Per quanto riguarda l'accenno critico al criterio che si segue nella impostazione di questo disegno di legge, esso è motivato dal fatto che si tratta di fondi E. R. P., che sono assolutamente insufficienti a questo scopo. Infatti, come la stessa relazione dice, si tratta di « residui » concessi dopo che tutti gli altri servizi dell'agricoltura, della marina mercantile, dei trasporti, dei lavori pubblici, ecc., si sono serviti più o meno con sodisfazione di questi miliardi. Mentre, ripeto, questo servizio è essenzialissimo, se si pensa allo sviluppo del traffico aereo di domani, e dovrebbe appunto per questo essere maggiormente sovvenzionato. Questa è una situazione che deve preoccupare, perché il criterio che ha seguito il Governo non è il più giusto in questa materia, soprattutto per il fatto di aver concesso una somma cosí irrisoria, del tutto insufficiente per le attrezzature complete dei due aeroporti.

C'è poi una questione di prestigio e di funzionalità: perché noi dobbiamo soltanto prendere atto delle assegnazioni già avvenute e autorizzare una spesa il cui impiego si è già avuto ed effettuato ? Non potremmo per l'avvenire esaminare le diverse esigenze e quindi, anche sul piano tecnico, esprimere un nostro avviso che a volte potrebbe essere diverso da quello degli stessi organi tecnici ministeriali ? Io sono d'accordo che siano potenziati questi due aeroporti, ma è anche vero che se la somma fosse stata maggiore si sarebbe potuto tener conto anche di altri aeroporti, che pure hanno una funzione molto importante per l'avvenire. Pertanto presento un ordine del giorno così formulato:

« La V Commissione permanente della difesa, considerata l'opportunità di attrezzare e potenziare al massimo in tutti i servizi quegli aeroporti nazionali che dovranno fare fronte a maggiori esigenze derivanti dall'intensificazione del traffico connesso con l'Anno Santo e particolarmente quello di Brindisi – porto aereo internazionale di primo ordine – l'unico e più vicino che ci colleghi con tutti i paesi dell'Oriente, fa voti perché il ministro della difesa tempestivamente autorizzi tutti quei lavori ed opere necessarie per completare tutti i servizi e la piena efficienza logistica anche dell'aeroporto civile di Brindisi, con l'utilizzo di quelle somme che il C. I. R. prossimamente dovrà disporre, con la nuova assegnazione del fondo lire per le esigenze dell'aeronautica civile, nel secondo anno del piano E. R. P. ».

ROSELLI. Ricordo che c'è stato un bellissimo rapporto del Ministero della difesa sul programma di attuazione relativo agli aeroporti civili. Non vorrei che fosse sollevata una questione specificamente e limitatamente per Brindisi, perché poi si solleverebbe una questione particolare anche per Milano come per altri centri importanti.

Si potrebbe, secondo me, parlare dei rapporti coi paesi orientali, delle necessità prevalenti del traffico con l'Oriente, e prospettare comunque questo punto di vista il più genericamente possibile.

MARZAROTTO. Desidero prospettare appunto la necessità della sistemazione anche di altri aeroporti.

Io risiedo nel Veneto e so che è molto dibattuto il problema della sistemazione di un aeroporto o a Venezia, o a Treviso, o a Vicenza. Ora, associandomi alle considerazioni dell'onorevole Roselli, vorrei pregare che questo ordine del giorno – che l'onorevole Guadalupi ha presentato – non riguardasse un solo aeroporto, ma fosse più generale.

Mi sento, inoltre, in dovere di far presente ai colleghi che qui si parla di una assegnazione fatta dal Comitato interministeriale sui fondi residui del 1948-49, il che significa che questo progetto non esclude *a priori* che sia presa in considerazione la possibilità di uno studio completo per tutti gli aeroporti.

Mi permetto in questa sede di far presenti, pertanto, le particolari necessità di quei centri del Veneto che ho indicato, e cioè di Venezia, di Treviso e di Vicenza.

CECCONI, *Relatore*. Effettivamente lo Stato non aveva troppe possibilità e ha limitato la sua azione ai due aeroporti principali, cioè a quelli che, si prevede, saranno mèta prevalente dei pellegrini dei e turisti che verranno in Italia per l'Anno Santo; ma ciò non esclude, naturalmente, che si potranno mettere in efficienza anche quelli di Brindisi, di Palermo e altri.

MEDA, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Effettivamente in questo settore la disponibilità di mezzi è limitata; anche in questo caso specifico si tratta di una somma tale che non porterà certamente ad un completamento definitivo di tutti quegli aeroporti a cui si è accennato. Tale somma consentirà di provvedere appena alle necessità più urgenti, in relazione alle richieste fatte da talune società di aeronavigazione.

Queste società desiderano, effettivamente, che i campi di aviazione in questione siano completati secondo i principî della tecnica moderna.

Naturalmente, riconosco che ci sono anche altri campi i quali dovranno essere presi in considerazione agli effetti di una migliore sistemazione. A questo riguardo esiste anche una iniziativa privata, oltre che dei comuni, delle province, ecc..

A Torino si stanno facendo lavori di completamento e di sistemazione proprio per iniziativa privata, e così pure a Milano vi è una società che si è assunta l'incarico di potenziare il campo di aviazione ed ha già speso per questo circa 400 milioni.

Quindi, sarebbe opportuno che si estendesse l'iniziativa privata in questo settore perché si potrebbe arrivare ad uno sganciamento dell'aviazione civile da quella militare.

GUADALUPI. Desidero aggiungere a quanto ho detto prima che è necessario, nel piano relativo alle assegnazioni del fondo E. R. P., dare il maggior possibile sviluppo alla navigazione aerea di carattere civile, perché a me pare che siano assolutamente insufficienti quei 783 milioni.

PRESIDENTE. L'onorevole Guadalupi ha così modificato il suo ordine del giorno, cui si è associato l'onorevole Coppi Alessandro:

« La V Commissione permanente difesa, considerata la opportunità di attrezzare e potenziare al massimo in tutti i servizi quegli aeroporti nazionali che dovranno fare fronte a maggiori esigenze derivanti dall'intensificazione del traffico connesso con l'Anno Santo,

fa voti

a che il Governo potenzi gli aeroporti del paese, tenendo presenti le esigenze del traffico verso tutte le direzioni, utilizzando all'uopo maggiori fondi E. R. P. ».

MEDA, *Sottosegretario di Stato per la difesa*. Accetto questo ordine del giorno come raccomandazione.

GUADALUPI. Sta bene.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli. L'articolo 1° è del seguente tenore:

« È autorizzata la spesa di lire ottocentoventisette milioni per la sistemazione dell'aeroporto civile di Capodichino (Napoli) e per il completamente delle attrezzature mobili dell'aeroporto di Ciampino (Roma).

« La suddetta somma sarà iscritta nello Stato di previsione della spesa del Ministero della difesa per l'esercizio finanziario 1948-49».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Passiamo all'articolo 2.

« Alla spesa di cui al precedente articolo 1 sarà fatto fronte mediante prelievo dal fondo speciale previsto dall'articolo 2 della legge 4 agosto 1948, n. 1108.

« Il Ministro per il tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni in bilancio ».

Lo pongo in votazione.

(*È approvato*).

Questo disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto sui disegni di legge testé esaminati e sui disegni di legge n. 748 e n. 720 discussi nella seduta del 4 corrente mese.

(*Segue la votazione*).

Comunico il risultato della votazione segreta sui disegni di legge:

« Immatricolazione di aeromobili in deroga all'articolo 751 del Codice della navigazione » (772):

Presenti e votanti. 25
Maggioranza 13
Voti favorevoli 24
Voti contrari 1

(*La Commissione approva*).

« Autorizzazione della spesa di lire 827 milioni per la sistemazione dell'aeroporto civile di Capodichino e per il completamento delle attrezzature mobili dell'aeroporto di Ciampino » (769):

Presenti e votanti. 26
Maggioranza 14
Voti favorevoli 25
Voti contrari 1

(*La Commissione approva*).

« Modifica all'articolo 1 del decreto legislativo luogotenenziale 7 settembre 1944, n. 245, relativo all'appplicazione dei normali limiti di età ai generali di armata già tratte-

nuti a vita nel servizio permanente effettivo» (748):

Presenti e votanti. 26
Maggioranza 14
Voti favorevoli 22
Voti contrari 4

(*La Commissione approva*).

«Assegnazione di 100 milioni sul bilancio del Ministero della difesa per lo smantellamento delle opere difensive lungo i confini». (720):

Presenti e votanti. 26
Maggioranza 14
Voti favorevoli 26
Voti contrari 0

(*La Commissione approva*).

La seduta termina alle 10.

TIPOGRAFIA DELLA CAMERA DEI DEPUTATI