

## COMMISSIONE II

AFFARI DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO - AFFARI INTERNI  
E DI CULTO - ENTI PUBBLICI

## 34.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 11 DICEMBRE 1974

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CARIGLIA

## INDICE

	PAG.
<b>Disegno di legge</b> ( <i>Discussione e approvazione</i> ):	
Disciplina del porto delle armi a bordo degli aeromobili ( <i>Approvato dal Senato</i> ) (2676) . . . . .	365
PRESIDENTE . . . . .	365, 366, 369, 371, 372
ALFANO . . . . .	367
FLAMIGNI . . . . .	366, 367, 368
TRIVA . . . . .	372
ZAMBERLETTI, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i> . . . . .	370
ZOLLA, <i>Relatore</i> . . . . .	365, 367, 368, 369
<b>Proposta di legge</b> ( <i>Discussione e approvazione</i> ):	
Senatori CARON ed altri: Aumento del contributo annuo a favore del Club alpino italiano ( <i>Approvato dal Senato</i> ) (2911) . . . . .	372
PRESIDENTE . . . . .	372, 373, 374
ALFANO . . . . .	373
IPERICO . . . . .	373
MATTEOTTI, <i>Relatore</i> . . . . .	372
ZAMBERLETTI, <i>Sottosegretario di Stato per l'interno</i> . . . . .	374
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	374

La seduta comincia alle 9,50.

BOLDRIN, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(*E approvato*).

**Discussione del disegno di legge: Disciplina del porto delle armi a bordo degli aeromobili (*Approvato dal Senato*) (2676).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disciplina del porto delle armi a bordo degli aeromobili », già approvato dal Senato della Repubblica nella seduta del 17 gennaio 1974.

L'onorevole Zolla ha facoltà di svolgere la relazione.

ZOLLA, *Relatore*. Onorevole presidente, onorevoli colleghi, prima di svolgere la relazione sul disegno di legge al nostro esame, mi sia consentito, a titolo personale e anche a nome del gruppo della democrazia cristiana, di rivolgere un saluto all'onorevole Zamberletti, che per la prima volta viene nella nostra Commissione, della quale ha fatto parte per tanti anni, nel suo nuovo incarico di sottosegretario.

Il disegno di legge all'esame della Commissione, già approvato dall'altro ramo del Parlamento, regola le varie ipotesi di porto

d'armi e di munizioni da parte di passeggeri a bordo di aeromobili adibiti al servizio di pubblico trasporto.

Il provvedimento si inquadra nelle iniziative per un più efficace sistema di prevenzione e scaturisce anche dagli accordi stipulati nella conferenza di Montreal del settembre 1971, conferenza tenuta da tutti i vettori aerei, al fine di cercare norme più sicure contro gli eventi di pirateria aerea e per la repressione di atti illeciti diretti contro la sicurezza dell'aviazione civile (la convenzione è stata approvata dal nostro paese insieme ad altri cinquanta Stati).

Il disegno di legge peraltro non incide sulle disposizioni del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza riguardanti l'introduzione nello Stato, l'esportazione, la detenzione, il porto e le collezioni di armi, ma si basa sulla considerazione che ai passeggeri che si trovano a bordo dell'aeromobile, anche se muniti di porto d'armi e di licenze di esportazione o d'importazione, deve essere interdetta la possibilità di disporre delle armi trasportate. Fino ad oggi la materia era disciplinata esclusivamente dalle norme del codice della navigazione, che davano peraltro luogo spesso a qualche inconveniente. Io stesso ho assistito una volta, all'aeroporto di Fiumicino, ad una disputa tra un dirigente di pubblica sicurezza e un nostro collega, che non voleva consegnare la sua arma al comandante dell'aereo. Queste disposizioni si applicano a chiunque inizi un viaggio partendo da un aeroporto italiano, ed è questo il senso dell'articolo 1.

L'articolo 2 estende l'obbligo delle norme previste dall'articolo 1 anche ai passeggeri provenienti dall'estero, con aeromobili stranieri in transito su aeroporti italiani.

L'articolo 3 disciplina il porto delle armi sugli aeromobili battenti bandiera italiana nei confronti dei passeggeri che si imbarcano in territorio estero.

L'articolo 4 prevede un'eccezione a questa norma per i funzionari, ufficiali, sottufficiali e agenti di pubblica sicurezza contemplati nel primo e secondo comma dell'articolo 73 del regolamento del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, per consentire agli stessi lo espletamento dei compiti di istituto. Analoga esenzione si estende agli ufficiali, sottufficiali e militari delle forze armate, purché viaggino per ragioni di servizio e limitatamente alle armi previste dai regolamenti militari.

L'articolo 5 recepisce la nozione di armi data dall'articolo 30 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza.

L'articolo 6, infine, prevede le sanzioni nei confronti dei trasgressori.

Il disegno di legge si propone in definitiva un più rigido controllo del trasporto delle armi e un migliore coordinamento tra il codice della navigazione e il testo unico delle leggi di pubblica sicurezza. Viene, in un certo senso, a colmare una lacuna. La sua utilità è, quindi, evidente, anche se la sua portata — ne convengo — è limitata. A questo punto, non mi pare che siano necessarie altre parole per raccomandare l'approvazione del provvedimento da parte della Commissione.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

**FLAMIGNI.** Debbo dire che, per la verità, ci aspettavamo una relazione più ampia. A un anno di distanza dalla strage di Fiumicino, il problema si presenta ancora alquanto grave e meriterebbe da parte nostra un impegno adeguato ai grandi problemi della sicurezza aeroportuale. Ella, signor Presidente, ricorderà che, immediatamente dopo la strage di Fiumicino, fu avanzata la richiesta che la nostra Commissione svolgesse un opportuno esame di questi problemi. Anzi, mi sembra che fu proprio lei ad avanzare la richiesta al ministro competente di dedicare una seduta della Commissione ai problemi della sicurezza degli aeroporti, nonché ai più generali problemi relativi all'efficienza e funzionalità della guardia di frontiera, ossia del corpo specializzato per la vigilanza negli aeroporti, porti e frontiere. Purtroppo, è trascorso un anno, la crisi non ci ha permesso di svolgere esaurientemente i nostri lavori e l'« austerità », purtroppo, ha funzionato in senso negativo; impedendo al Parlamento di occuparsi dei problemi che è necessario affrontare.

Partire dall'esame del presente disegno di legge può essere una buona occasione per affrontare anche i temi che non abbiamo potuto affrontare in passato. Detto questo, desidero rivolgere una domanda al relatore. Egli ha affermato che questo provvedimento si inquadra nell'ambito della convenzione per la repressione degli atti illeciti diretti contro la sicurezza dell'aviazione civile; tale convenzione fu discussa a Montreal, mi sembra, nel settembre del 1971. È indubbiamente vero che questo provvedimento ha una portata limitata; però, inquadrato nella convenzione di Montreal, può permettere che la nostra discussione si allarghi ad una serie di altri provvedimenti previsti dalla convenzione stessa. La domanda che desidero rivolgere al re-

latore è, per l'appunto, la seguente: può dirci qualcosa in merito al contenuto dalla convenzione di Montreal? Inoltre: il Governo, in riferimento a quella convenzione, oltre al presente provvedimento, ha in animo di promuoverne altri oppure ha già adottato altre misure per ottemperare alla firma della convenzione da parte del nostro paese?

ZOLLA, *Relatore*. Per rispondere alla domanda che mi è stata rivolta dal deputato Flamigni, ricorderò che esiste un'associazione internazionale tra i vettori aerei, presso la quale il nostro Stato ha un delegato permanente. Gli atti di questa associazione hanno formato oggetto di una convenzione che è stata sottoposta a tutti i 71 Stati aderenti alla conferenza di Montreal. Di tali 71 Stati, 50 hanno ratificato gli atti della convenzione. Da quest'ultima evidentemente discendono numerosi adempimenti, che non riguardano soltanto la amministrazione dell'interno, ma anche l'amministrazione dei trasporti e dell'aviazione civile, relativamente a tutta una serie di norme amministrative che — se non vado errato, in base alla conoscenza che ho del settore — credo siano state attuate. Discendevano poi dalle predette convenzioni altri obblighi, come quello di dare una migliore normativa al trasporto delle armi a bordo degli aeromobili, perché il codice della navigazione prevedeva che i cittadini dotati di porto d'armi e viaggianti sul territorio nazionale, non essendovi i controlli di sicurezza in seguito istituiti, potessero portare con sé a bordo la propria arma. Dopo l'istituzione dei controlli di sicurezza, l'arma viene individuata e il cittadino deve darne immediata denuncia. Poiché non vi era una norma specifica che prevedesse come doveva regolarsi il funzionario di pubblica sicurezza nel caso che venisse denunciata l'arma, si pregava il comandante dell'aeromobile di custodire per il tempo del viaggio aereo l'arma.

La procedura però dava luogo ad una serie di interpretazioni e contraddizioni, perché non vi era nessuna norma che prescrivesse al comandante dell'aeromobile l'obbligo di custodire le armi. La ragione del provvedimento quindi è nella necessità di una migliore disciplina del trasporto delle armi a bordo degli aeromobili, in modo che anche coloro che sono in possesso di regolare porto d'armi e abbiano una licenza di esportazione non possano portare con sé le armi mentre sono a bordo. La portata del provvedimento è quindi limitata, ma non va per altro sminuita, in quanto veramente colma una lacuna esistente tra il testo unico delle leggi di pub-

blica sicurezza ed il codice della navigazione. La legge è diretta quindi anche a dare maggiore tranquillità alle compagnie di navigazione e agli equipaggi che effettuano il servizio.

Non sono in grado di rispondere alla domanda se il Governo ha adempiuto a tutti gli obblighi previsti dalla convenzione di Montreal, anche perché la questione investe la competenza di altre Commissioni.

ALFANO. Condivido l'opinione del collega Flamigni circa l'importanza del problema; tuttavia, mi permetto di andare al di là delle sue stesse perplessità e di far presente che per affrontare questo grave problema non esiste, allo stato, alcuna legge adeguata. Poiché, però, si usa intervenire a mali estremi con estremi rimedi, ecco che, *oborto collo*, siamo costretti a varare la solita leggina, dopo una relazione puramente descrittiva del contesto degli articoli. Il relatore, infatti, non ci ha detto niente di nuovo, proprio perché la leggina al nostro esame non gli consentiva di farlo. È evidente lo stato di disagio in cui si trova il personale addetto agli aeromobili; molti piloti hanno addirittura disertato il servizio; in ogni caso, vivissime sono le preghiere che ci vengono rivolte da coloro che sono interessati a questa attività. È chiaro che, in linea di massima, siamo favorevoli alla presente leggina; tuttavia, speriamo che essa possa costituire l'avvio di una generale ristrutturazione del sistema. Nello stesso tempo, ci auguriamo che il Governo accetti la nostra richiesta di una indagine conoscitiva, che offra la possibilità di svolgere un ampio dibattito sul problema, in seno alla nostra Commissione. Ci rendiamo conto dell'incompletezza del provvedimento al nostro esame, in quanto esso non prevede un vero e proprio strumento di controllo preventivo dei malintenzionati. Giustamente, alcuni colleghi hanno ricordato lo sconcertante episodio verificatosi nell'aeroporto di Fiumicino. Probabilmente, in rapporto a simili gravissimi fatti, il provvedimento vuole rappresentare una misura precauzionale nei confronti di quei viaggiatori che potrebbero reagire di propria iniziativa contro l'eventuale minaccia di coloro che assalgono gli aeromobili. Per altro, voteremo a favore del provvedimento con l'auspicio che esso costituisca un primo passo verso una definitiva soluzione del problema.

FLAMIGNI. Mi sembra che appaia con chiarezza, dopo la risposta del relatore Zolla, che in definitiva il provvedimento è riduttivo

agli effetti della vigilanza. Noi stabiliamo cioè che gli agenti di pubblica sicurezza o i militari, che usano aeromobili per ragioni di servizio e portano con sé l'arma in dotazione del proprio corpo, non siano tenuti a consegnarla al comandante dell'aeromobile, come il codice di navigazione vorrebbe, ma possono tenerla con sé a bordo. Il provvedimento quindi non elimina del tutto i pericoli per la possibilità di camuffamenti da parte di eventuali attentatori. Se il permesso di portare armi a bordo dell'aeromobile fosse collegato ad una esigenza di vigilanza nel servizio del trasporto aereo, allora bisognerebbe entrare nel merito delle armi. Infatti a bordo di un'aeromobile, conoscendo le leggi della pressurizzazione, si possono usare solo armi di un certo tipo, idonee a colpire eventuali pirati, ma non a ledere l'aeromobile stesso. In questo caso dovremmo entrare in una discussione tecnica abbastanza complessa.

Il problema è stato oggetto di discussione negli Stati Uniti d'America. Certe compagnie hanno adottato il criterio di far salire a bordo degli aeromobili personale specializzato dotato di armi particolari, per evitare il verificarsi di gesti di pirateria aerea. Noi invece deroghiamo a un principio, che prima era in atto, per cui il comandante dell'aeromobile doveva prendere in custodia tutte le armi.

Ho idea che il conflitto tra il testo unico di pubblica sicurezza e il codice della navigazione civile venga risolto nel senso di concedere un permesso di tenere con sé le armi agli agenti di pubblica sicurezza e ai militari in servizio, ma ci esponiamo al rischio che eventuali dirottatori si camuffino appunto sotto la veste delle persone autorizzate a portare con sé armi. Occorre quindi che vi siano particolari disposizioni di vigilanza nei confronti di coloro ai quali è consentito portare armi a bordo.

Devo confessare che nella discussione di una legge che fa riferimento ad atti di pirateria aerea, speravo che il discorso si sviluppasse in maniera più ampia. Pensavo che, ad un anno dalla strage di Fiumicino, si potesse fare di più per dare maggiore sicurezza ai nostri aeroporti. Cosa è stato fatto per rafforzare la guardia di frontiera negli aeroporti? Sono stati istituiti due ispettorati dividendo l'Italia in due zone. Alla direzione dell'ispettorato dell'Italia meridionale è stato posto il fratello del ministro del tesoro Colombo e alla direzione dell'altro ispettorato generale, quello degli aeroporti del centro-nord, è stato posto l'ex questore di Milano Allitto Bonanno.

Nell'ambito di questa suddivisione in due zone, si è riservato un trattamento particolare per gli aeroporti di Roma (affidandone la direzione al dottor Macera, un altro ispettore) e di Milano, per i quali è stato prescelto il dottor De Nozza, ancora un altro ispettore.

Dico queste cose perché certi comportamenti possono facilmente suscitare l'impressione nell'opinione pubblica che si sia voluto approfittare di un momento di particolare tensione per creare delle sinecure. E anche nel Parlamento potrebbero sorgere certe diffidenze, soprattutto a causa della mancanza di adeguate informazioni.

Intendiamo: per parte mia riconosco appieno la funzionalità dell'ispettorato degli aeroporti romani. Riesco invece a capire meno quella dell'ispettorato dei cosiddetti aeroporti meridionali. Se vogliamo che tutto questo non si traduca in un mezzo per dare un buon posto a qualcuno, dobbiamo veramente appurare se tutti questi ispettorati abbiano ragione d'essere e come essi si colleghino alla funzionalità della guardia di frontiera e dei vari corpi che vigilano sugli aeroporti.

Altra questione di cui vorrei occuparmi è quella della perquisizione dei passeggeri e dei bagagli in partenza. Già al tempo della strage di Fiumicino nei nostri aeroporti si cominciavano ad usare le porte elettromagnetiche per il controllo delle persone. Dopo la strage di Fiumicino queste porte sono state adottate in tutti gli scali italiani, sottoponendo a perquisizione sia i passeggeri sia i bagagli a mano.

Ora però mi risulta che già da tempo in sede internazionale si stanno mettendo a punto attrezzature più moderne e sofisticate, con le quali è possibile procedere alla perquisizione dando meno fastidio ai passeggeri e riducendo al minimo le lungaggini. Vorrei pertanto sollecitare l'adozione di questi nuovi apparecchi, che, a quanto mi risulta, sono già in via di sperimentazione a Fiumicino e che funzionano con il principio della radioscopia, grazie al quale basta porre il bagaglio in un apparecchio per vederne completamente il contenuto.

ZOLLA, *Relatore*. È anche vero che basta mettere un foglio di carta stagnola in una valigia per neutralizzare completamente questo apparecchio.

FLAMIGNI. In questo caso, però, non si vede niente e allora basta aprire la valigia.

Si tratta comunque di un apparecchio che permette di esaminare nella stesso tempo una quantità di bagaglio dieci volte superiore a quella esaminata attualmente. Mi sembra quindi che il Governo dovrebbe intervenire perché siano adottate queste attrezzature più moderne.

Vi è poi il problema della organizzazione interna degli aeroporti. Recentemente si è provveduto ad istruire personale specializzato per le operazioni nei locali interni e sui piazzali. Ricordo però che già prima della strage di Fiumicino la guardia di frontiera aveva provveduto ad istruire personale specializzato come per esempio i tiratori scelti. Era però successo che, per decisione dei prefetti, dei dirigenti nazionali della pubblica sicurezza, questo personale era stato ritirato per ragioni turistiche. Tanto è vero che i tiratori scelti quel famoso giorno non erano in servizio. E abbiamo pagato come sapete. Dopo di che, al di là di qualunque ragione turistica (o magari proprio per quelle stesse ragioni) siamo stati costretti a mettere in campo autoblinde, campagnole, tutta una infrastruttura di aspetto guerresco che oggi è particolarmente appariscente in certi scali.

Sempre al momento della strage di Fiumicino furono dette moltissime cose, ma non fu detto, ad esempio, che vi era allora una ripartizione di compiti tra la guardia di frontiera della pubblica sicurezza (che doveva provvedere alla vigilanza dei locali dell'aerostazione) e i carabinieri, che dovevano curare la sorveglianza dei piazzali. Vi era, e in certi casi vi è ancora, una assoluta mancanza di sorveglianza in un'altra direzione: gli aerei in arrivo. Il che significa che il problema della sicurezza aeroportuale è prettamente internazionale, tanto è vero che se ne è parlato a lungo nelle conferenze dell'Interpol del 1970 a Bruxelles, del 1971 a Ottawa e nel 1974 a Cannes.

È infatti evidente che fino a quando non vi sarà lo stesso tipo di sorveglianza su tutti gli scali nessuno potrà stare tranquillo: gli attentatori di Fiumicino venivano da Madrid, dove non erano stati sottoposti ai dovuti controlli.

Di qui la necessità che anche il nostro paese svolga una adeguata attività di sensibilizzazione in campo internazionale.

A quanto mi risulta, negli ultimi tempi la nostra guardia di frontiera ha svolto un discreto lavoro. Rimane però un fatto che di tutto questo il Parlamento deve essere informato, affinché possa esercitare il dovuto con-

trollo. Spero quindi che una delle nostre prossime riunioni possa essere dedicata a questo argomento, come aveva già tempo addietro chiesto il nostro presidente.

Il fatto che oggi sia sottosegretario all'interno il collega Zamberletti, che conosciamo sensibile a questi argomenti, ci fa ben sperare su quelli che saranno i futuri lavori della nostra Commissione, che deve essere messa in grado di dare un contenuto serio in merito a tutti i problemi che attengono alla sicurezza del nostro paese.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**ZOLLA, Relatore.** Desidererei, onorevole presidente, dare una delucidazione all'onorevole Flamigni. L'onorevole Flamigni mi consenta di non soffermarmi sui problemi della sicurezza aeroportuale, perché ovviamente, quando egli ne ha parlato, il suo interlocutore era il Governo, non il relatore. Pregherei tuttavia il collega di ascoltarmi brevemente per quanto attiene ai problemi sollevati sull'articolo 4.

All'articolo 1, il disegno di legge prevede che tutte le armi in possesso di un cittadino vengano denunziate, identificate all'ufficio di polizia di frontiera e poi, d'accordo con il comandante o altro membro dell'equipaggio da lui incaricato, vengano prese in consegna e custodite nella stiva dell'aeromobile. Quindi, nessun'arma a bordo.

Si fa eccezione, nel portare armi a bordo, per le categorie che abbiamo indicato; e la *ratio* di questa norma non risiede tanto nel fatto che a bordo possa essere fatto uso delle armi, quanto nella necessità di avere una disponibilità immediata dell'arma al momento dello sbarco dall'aeromobile, per motivi che si possono determinare in quel momento. Essendo presenti ufficiali, sottufficiali, agenti di pubblica sicurezza, sarebbe assurdo che al momento dello sbarco, verificandosi — è una ipotesi che noi non vogliamo neanche considerare — un evento di pirateria, costoro non potessero fare uso delle armi.

Tuttavia, onorevole Flamigni, se lei legge per intero l'articolo 4, si accorgerà che il codice sulla navigazione non viene intaccato; restano infatti ferme tutte le disposizioni di detto codice, per cui il comandante il quale viene avvertito della presenza di armi può farsele consegnare, anche da parte degli ufficiali. In questo senso, pertanto, non ritengo

che vi sia una limitazione, ma si tratta solo di una precisazione di natura tecnica.

Perciò, onorevole Flamigni, le sue giuste preoccupazioni circa quello che potrebbe accadere a bordo in caso di uso di armi — che potrebbero provocare logicamente catastrofi, essendo noto che basta infrangere un oblò della cabina di un aereo per provocare la esplosione dello stesso — non dovrebbero sussistere, rimanendo in vigore quanto previsto dal codice della navigazione, come è tassativamente espresso nell'ultimo comma dell'articolo 4.

ZAMBERLETTI, *Sottosegretario di Stato per l'interno*. Onorevole presidente, desidero innanzitutto ringraziare il collega Zolla per gli auguri che mi ha rivolto, e vorrei dire agli altri colleghi che la mia nomina rappresenta per me il collegamento ideale in vista di un valido rapporto tra l'esecutivo e il Parlamento, esaltando, nel ruolo del Parlamento, non solo la sua funzione legislativa, ma anche quella cui faceva riferimento l'onorevole Flamigni poc'anzi parlando della funzione di controllo sull'attività dell'esecutivo; funzione di controllo che, per altro, non limita l'esecutivo, bensì, credo, ne esalta la forza, l'autorità e la partecipata responsabilità.

A questo proposito voglio assicurare il collega Flamigni che per quanto riguarda la richiesta di una eventuale relazione sul problema della sicurezza degli aeroporti, richiesta che era già stata avanzata autorevolmente dal presidente della nostra Commissione al tempo della drammatica vicenda di Fiumicino, mi farò carico perché sia soddisfatta, e ritengo che potremo esaminare insieme, in una seduta, questo problema della sicurezza degli aeroporti, sempre nel quadro dell'attività di controllo e di suggerimento del Parlamento nei confronti dell'esecutivo.

Devo anche dire che dal tempo di Fiumicino in poi si sono fatti notevoli passi in avanti nel settore della sicurezza degli aeroporti e che questo disegno di legge, sul quale l'onorevole Zolla ha fatto una esauriente relazione, alla quale non devo fare molte aggiunte perché ne condivido in pieno la sostanza, in realtà si inserisce nelle richieste della convenzione di Montreal, ma vuole anche offrirci uno strumento in più. Non posso dire, certo, che sia un elemento di soluzione del problema della sicurezza degli aeroporti, tuttavia sappiamo benissimo che ai fini del difficile lavoro di controllo dei bagagli dei passeggeri, per individuare eventuali e clan-

destini trasporti di armi, questo disegno di legge costituisce un deterrente importante: quello di prevedere pene severissime per chi tentasse, o con la carta stagnola, come diceva l'onorevole Zolla, o con altri sistemi, di sfuggire a questo tipo di controllo. È infatti previsto che anche il detentore di porto d'armi va incontro alla pena prevista da questo provvedimento, per cui noi diamo all'azione di controllo degli aeroporti anche un elemento repressivo che, in assenza di un provvedimento di questo tipo, era carente.

Il detentore di porto d'armi, infatti, si sentiva quasi legittimato a sfuggire al controllo e non aveva sanzioni gravissime a fronte del suo tentativo di evasione.

Per quanto riguarda il meccanismo di controllo cui faceva riferimento l'onorevole Flamigni, devo dire che esso è stato notevolmente perfezionato negli aeroporti italiani. Il sistema del tunnel e del controllo radiografico, di cui si parlava poc'anzi, e che è in funzione, ad esempio, in molti avanzatissimi aeroporti europei, tanto è vero che all'aeroporto di Orly e in alcuni aeroporti tedeschi, come quello di Francoforte, si usa il sistema porta a porta, cioè un sistema che noi cerchiamo di superare proprio per snellire il traffico passeggeri.

Il problema della sicurezza degli aeroporti è un problema grave. Per quanto riguarda l'esonazione degli agenti di pubblica sicurezza contemplati nell'articolo 4, vediamo al secondo comma dell'articolo stesso, come ha opportunamente sottolineato l'onorevole Zolla, una limitazione precisa: in primo luogo, l'accertamento dello stato di servizio di coloro che salgono a bordo autorizzati a portare le armi, e inoltre, cosa ancor più importante, il permanere della decisione del comandante dell'aereo, responsabile della sicurezza a bordo, circa le modalità del trasporto di queste armi e circa il tipo di armi che possono essere trasportate. L'ultima parola, in definitiva, è del comandante il quale potrà valutare se colui che sale a bordo per ragioni di sicurezza e che sia in servizio, ha il compito, ad esempio, di ispezioni allo scalo.

Credo, quindi, che vi siano tutte le garanzie possibili, ma che venga anche garantito il diritto delle forze di pubblica sicurezza ad avere con sé le armi, pur rimanendo sempre sottoposte all'autorità del comandante per le modalità del loro trasporto e le eventuali modalità della loro utilizzazione.

Direi anzi a questo proposito, proprio per le preoccupazioni sollevate non soltanto qui,

ma anche in molte riunioni internazionali, che il disegno di legge non prefigura l'utilizzo delle armi da parte degli agenti di pubblica sicurezza in funzione antiterroristica a bordo dell'aeromobile. Se guardiamo attentamente, parla solo di modalità del trasporto dell'arma e della detenzione dell'arma. Abbiamo cioè rifiutato la teoria delle guardie armate, anche per la pericolosità che i piloti civili avevano denunciato circa l'utilizzo a bordo, e ci siamo rimessi, proprio per le caratteristiche tecniche del trasporto aereo e per la pericolosità di queste armi nei confronti della vita dei passeggeri, all'autorità del comandante dell'aeromobile per quanto attiene ai problemi di pirateria aerea, qualora un simile evento si dovesse verificare a bordo dell'aeromobile in volo.

Ritengo, pertanto, che l'approvazione di questo disegno di legge vada incontro ad una esigenza sentitissima: quella di avere la possibilità di comminare pene severe e quindi produrre un ulteriore deterrente nella politica di repressione della pirateria aerea, che perseguiamo con decisione e con forza.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame degli articoli. Do lettura dei primi tre articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò successivamente in votazione:

#### ART. 1.

Il passeggero in partenza dal territorio nazionale con aeromobile nazionale o straniero adibito al servizio di pubblico trasporto, il quale porti con sé, sulla persona o nel bagaglio, armi o munizioni, ha l'obbligo di farne denuncia prima dell'accettazione da parte del vettore e di consegnarle all'ufficio di polizia di frontiera aeroportuale o, in mancanza, all'ufficio di polizia dell'aeroporto, anche se munito di porto d'armi o di licenza di esportazione.

L'ufficio di polizia di frontiera aeroportuale o l'ufficio di polizia dell'aeroporto provvede a far ispezionare le armi o le munizioni ed a consegnarle, d'intesa con il vettore, al comandante o ad altro membro dell'equipaggio da lui incaricato, che ne curano l'imbarco e la custodia nella stiva dell'aeromobile o in apposito contenitore.

Al termine del viaggio, il ritiro delle armi o delle munizioni, denunciate e consegnate ai sensi del precedente comma, deve essere richiesto dagli aventi diritto presso gli uffici di polizia predetti nello scalo nazionale di

arrivo. Le armi o le munizioni sono trasportate negli stessi uffici a cura del vettore. Negli scali esteri, il ritiro delle armi o delle munizioni è soggetto all'osservanza delle disposizioni locali.

(È approvato).

#### ART. 2.

Salve le disposizioni di cui al successivo articolo 3:

a) il passeggero proveniente dall'estero con aeromobile straniero - in transito su scalo nazionale - ha l'obbligo, anche se munito di porto o di licenza di trasporto di armi, di consegnare le armi o le munizioni che porti con sé, sulla persona o nel bagaglio a mano, e di denunciare quelle contenute nel bagaglio stivato, al comandante o ad altro membro dell'equipaggio da lui incaricato, quando la prosecuzione del viaggio debba avvenire con lo stesso aeromobile. Il comandante di quest'ultimo, o il membro dell'equipaggio da lui incaricato, che abbiano avuto in consegna per la custodia armi o munizioni o che abbiano avuto denuncia o comunque notizia della loro esistenza a bordo, debbono darne immediata comunicazione agli uffici di polizia di cui al precedente articolo 1, ai quali spetta di impartire le disposizioni ritenute necessarie a norma di legge;

b) quando la prosecuzione del viaggio avvenga con aeromobile diverso da quello di arrivo, ovvero il viaggio venga interrotto o abbia termine, il passeggero proveniente dall'estero ha l'obbligo, anche se munito di porto d'armi o di licenza di importazione, di consegnare le armi o le munizioni che porti con sé, sulla persona o nel bagaglio a mano, e di denunciare quelle contenute nel bagaglio stivato al comandante dell'aeromobile di arrivo o ad altro membro dell'equipaggio da lui incaricato, che ne danno comunicazione agli uffici di cui al precedente articolo 1.

Le armi o le munizioni come sopra consegnate sono trasportate negli stessi uffici a cura del vettore per l'osservanza degli obblighi previsti nell'articolo 1 della presente legge.

(È approvato).

#### ART. 3.

I passeggeri, all'atto dell'imbarco in territorio estero su aeromobile battente bandiera nazionale, devono consegnare le armi o le munizioni che portano con sé, sulla persona

o nel bagaglio, al comandante dell'aeromobile o ad altro membro dell'equipaggio da lui incaricato, che provvedono a custodirle nei modi previsti nell'articolo 1 della presente legge. Per il ritiro delle armi o delle munizioni si applicano le disposizioni di cui all'articolo 1 della presente legge.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 4.

Gli obblighi di cui alla presente legge non si applicano agli ufficiali ed agenti di pubblica sicurezza contemplati nei commi primo e secondo dell'articolo 73 del regolamento di pubblica sicurezza approvato con regio decreto 6 maggio 1940, n. 635, nonché agli ufficiali, sottufficiali e militari delle Forze armate dello Stato che viaggiano per ragioni di servizio, limitatamente alle armi previste dai rispettivi regolamenti militari.

Restano ferme le disposizioni del codice della navigazione in ordine ai poteri ed alle responsabilità del comandante dell'aeromobile.

TRIVA. Onorevole presidente, dichiaro che il gruppo comunista si asterrà dalla votazione di questo articolo.

PRESIDENTE. Ne prendo atto, onorevole Triva.

Pongo in votazione l'articolo 4.

(È approvato).

Do lettura degli articoli 5 e 6 che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione:

ART. 5.

Agli effetti della presente legge, per armi si intendono quelle di cui all'articolo 30 del testo unico delle leggi di pubblica sicurezza, approvato con regio decreto 18 giugno 1931, n. 773.

(È approvato).

ART. 6.

Il passeggero che non osservi le disposizioni della presente legge è punito con la reclusione fino a cinque anni e con la multa fino a lire 500 mila.

Il comandante dell'aeromobile o il membro dell'equipaggio, che non osservi le prescrizioni dell'articolo 2, è punito con la multa fino a lire 30 mila.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

**Discussione della proposta di legge senatori Caron ed altri: Aumento del contributo annuo a favore del Club alpino italiano (Approvata dal Senato) (2911).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei senatori Caron, Albertini, Colleselli, Ariosto, Venanzetti, Balbo, Brugger, Cippellini, Treu, Della Porta, Torelli, Salerno, Togni, Cengarle, Sica, Ricci, Manente Comunale, Accili, Smurra: « Aumento del contributo annuo a favore del Club alpino italiano », già approvata dalla X Commissione permanente del Senato nella seduta del 9 aprile 1974.

L'onorevole Matteotti ha facoltà di svolgere la relazione.

MATTEOTTI, *Relatore*. Quella al nostro esame, onorevoli colleghi, è una proposta di legge che riguarda l'aumento del contributo annuo a favore del club alpino italiano: essa è di iniziativa dei senatori Caron ed altri. Presentata alla Presidenza del Senato il 6 luglio del 1973, la proposta di legge è stata approvata dalla competente Commissione del Senato in sede deliberante il 9 aprile 1974; è stata trasmessa dal Presidente del Senato della Repubblica alla Presidenza della Camera il 16 aprile dell'anno in corso.

Nella proposta originaria, si prevedeva un aumento del contributo annuo (che dalla legge 8 febbraio 1971, n. 79, è fissato in lire 160 milioni), fino a 320 milioni, a far tempo dal 1° gennaio 1973. Il raddoppio del contributo era giustificato, secondo i proponenti, in base alle crescenti esigenze del CAI, cui la legge 27 gennaio 1963, n. 91, e la citata legge n. 79 del 1971, riconoscevano struttura giuridica e capacità operativa tali da postulare il suddetto aumento. Tra l'altro, l'articolo 3 della succitata legge n. 91 annovera tra le competenze del CAI la manutenzione di rifugi alpini, la cura delle attrezzature e dei sentieri, nonché il soccorso alpino. I senatori proponenti, nel progetto di legge originario, valutavano in 314 milioni la spesa necessaria per la sola manutenzione dei rifugi e per il soc-



corso alpino; essi indicavano in 562 il numero dei rifugi alpini la cui manutenzione era assegnata al Club alpino italiano. Pur considerando che il suddetto Club riceve i contributi dei soci, oltre a conferimenti volontari, sempre nella proposta di legge originaria l'esigenza finanziaria complessiva del CAI veniva valutata in circa 500 milioni di lire annue, e si proponeva per lo meno un raddoppio del contributo annuo, con decorrenza, come si è detto, dal 1° gennaio 1973. Il relatore, senatore Berlanda, rilevava che, in seguito al parere espresso dalla V Commissione Bilancio del Senato, la richiesta di raddoppio del contributo, da 160 a 320 milioni, non poteva venir accolta. Egli affermava che tutto ciò avrebbe reso vieppiù difficile la vita stessa del sodalizio, a fronte degli aumentati costi di gestione e di manutenzione dei rifugi, anche perché la stessa V Commissione aveva sottolineato l'esigenza di posticipare la decorrenza dell'aumento del contributo fino al 1° gennaio 1974.

Pur con le modificazioni suddette, la competente Commissione del Senato finiva per approvare il progetto, stabilendo un aumento fino a 250 milioni di lire, invece dei 320 richiesti. Come già ricordato, la proposta di legge è stata trasmessa alla Presidenza della Camera il 16 aprile 1974. Non posso non condividere le preoccupazioni manifestate dal relatore, senatore Berlanda, sull'insufficienza del contributo; tra l'altro, il decorso del tempo e gli aumentati costi di manutenzione hanno reso ancor più oneroso per il sodalizio l'assolvimento dei compiti di istituto. Il relatore del Senato finiva con il rimettersi alle decisioni del rappresentante del Governo e della Commissione, la quale adottava il provvedimento in una formulazione che stabiliva come definitivo l'aumento del contributo annuo a 250 milioni.

In questa sede, considerata l'imminenza della fine dell'anno, come relatore devo recepire le perplessità del senatore Berlanda, essendo anch'io un « alpino », come mi risulta essere l'onorevole sottosegretario Zamberletti. Mi rimetto quindi alla sollecitudine della Commissione, sottolineando che presso l'altro ramo del Parlamento, tra la presentazione del progetto originario e la sua approvazione, è trascorso circa un anno e mezzo. È necessaria pertanto l'approvazione della proposta di legge in esame, onde rendere disponibili per il CAI i pur insufficienti 250 milioni in essa considerati.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

**IPERICO.** Onorevole presidente, non siamo in linea di fatto contrari all'aumento del contributo a favore del Club alpino italiano. Desideriamo peraltro rilevare che nel corso di pochi anni il Parlamento si è trovato diverse volte ad affrontare la materia in argomento, portando il contributo dagli iniziali 80 milioni ai 160 milioni della legge del 1971, fino agli attuali 250 milioni. Quel che soprattutto è nostro interesse sottolineare è che lo sport alpinistico si trova in una fase di sviluppo non prevista nè prevedibile fino a pochi anni fa. Masse di giovani, e non solo di giovani, frequentano ormai la montagna. Come è possibile desumere anche dalla lettura della stampa, in molti casi accade che costoro siano soggetti a rischi dovuti all'impreparazione e alla non conoscenza di talune regole e dei pericoli che possono derivare dall'attività alpinistica. Dalla constatazione di tale fenomeno discende il rilievo che intendiamo fare: che le strutture del Club alpino italiano, cioè, nel corso degli ultimi 10 anni non si sono in alcun modo modificate, nel senso di andare incontro alle esigenze derivanti dalla espansione dello sport alpinistico e della frequenza della montagna, più in generale, da parte di masse di cittadini.

Desideriamo, quindi, rivolgere una raccomandazione al Governo perché si faccia interpretare, presso gli organismi del Club alpino italiano, dell'esigenza di un adeguamento alla nuova realtà che ho segnalato, nel senso di uscire dal chiuso delle varie organizzazioni locali e regionali, per collegarsi con le forze vive, operanti nella società. Tutto ciò al fine di una educazione delle masse nel senso che detto. Faccio riferimento al rapporto con gli enti locali, comuni e regioni in particolar modo, e dal collegamento con le associazioni sportive di massa e con gli enti di promozione sportiva, che possono avere un ruolo rilevante per svolgere detta azione di orientamento e di educazione dei cittadini che frequentano la montagna.

La posizione del nostro gruppo è una posizione non contraria all'aumento del contributo con l'invito a tenere presenti le esigenze alle quali mi sono riferito, che sono quanto mai attuali.

**ALFANO.** Onorevole presidente, il nostro gruppo si dichiara favorevole alla proposta di legge, con l'auspicio che vengano migliorati e perfezionati i servizi cui il CAI, in base all'articolo 2 della legge n. 91 del 26 gennaio 1963, deve provvedere, e cioè: 1) il mantenimento in efficienza del complesso dei rifugi

## VI LEGISLATURA — SECONDA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 DICEMBRE 1974

ad esso appartenenti; 2) la cura e la manutenzione delle attrezzature alpinistiche e dei sentieri da esso apprestati; 3) l'assunzione di adeguate iniziative tecniche per la prevenzione degli infortuni nell'esercizio dell'alpinismo e per il soccorso degli alpinisti ed escursionisti infortunati e pericolanti per qualsiasi causa.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**ZAMBERLETTI, Sottosegretario di Stato per l'interno.** Il Governo è favorevole all'approvazione della proposta di legge e non ha nulla da aggiungere a quanto già detto dal relatore.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame degli articoli. Poiché non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

## ART. 1.

Il contributo annuo a favore del Club alpino italiano (fissato con legge 8 febbraio 1971, n. 79, in lire 160 milioni, viene aumentato a lire 250 milioni con decorrenza 1° gennaio 1974.

*(È approvato).*

## ART. 2.

All'onere derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1974, si fa fronte mediante riduzione del capitolo n. 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

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

*(È approvato).*

La proposta di legge sarà subito votata a scrutinio segreto.

## Votazione segreta.

**PRESIDENTE.** Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno e della proposta di legge oggi esaminati.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Disciplina del porto delle armi a bordo degli aeromobili » (*Approvato dal Senato della Repubblica*) (2676).

Presenti . . . . .	23
Votanti . . . . .	13
Astenuti . . . . .	10
Maggioranza . . . . .	7
Voti favorevoli . . . . .	13
Voti contrari . . . . .	0

*(La Commissione approva).*

Proposta di legge senatori Caron ed altri: « Aumento del contributo annuo a favore del Club Alpino Italiano » (*Approvato dalla X Commissione permanente del Senato*) (2911).

Presenti e votanti . . . . .	23
Maggioranza . . . . .	12
Voti favorevoli . . . . .	23
Voti contrari . . . . .	0

*(La Commissione approva).*

*Hanno preso parte alla votazione sul disegno di legge n. 2676:*

Alfano, Amadeo, Cariglia, Cassanmagnago Cerretti Maria Luisa, Cavaliere, Franchi, Iozzelli, Mattarelli, Matteotti, Merli, Tantalò, Turnaturi, Zolla.

*Si sono astenuti nella votazione sulla proposta di legge n. 2676:*

De Sabbata, Donelli, Dulbecco, Flamigni, Iperico, Lavagnoli, Lodi Faustini Fustini Adriana, Monti Renato, Tripodi Girolamo, Triva.

*Hanno preso parte alla votazione per la proposta di legge n. 2911:*

Alfano, Amadeo, Cariglia, Cassanmagnago Cerretti Maria Luisa, Cavaliere, De Sabbata, Donelli, Dulbecco, Flamigni, Franchi, Iozzelli, Iperico, Lavagnoli, Lodi Faustini Fustini Adriana, Mattarelli, Matteotti, Merli, Monti Renato, Tantalò, Tripodi Girolamo, Triva, Turnaturi, Zolla.

**La seduta termina alle 10,40.**

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. GIORGIO SPADOLINI