

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

102.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 30 SETTEMBRE 1982

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE GAETANO MORAZZONI

INDICE

	PAG.	PAG.	
Disegno di legge (Discussione e rinvio):			
Modifica degli articoli 179 e seguenti del codice della navigazione concernenti le formalità di arrivo e partenza delle navi (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3478)	1294	volo (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3479)	1297
PRESIDENTE	1294, 1295, 1297	PRESIDENTE	1297, 1298, 1305
BAGHINO FRANCESCO GIULIO	1296	BAGHINO FRANCESCO GIULIO	1298, 1301, 1302
BOCCHI FAUSTO	1294	BOCCHI FAUSTO	1298, 1305
CORLEONE FRANCESCO	1297	BOGI GIORGIO, <i>Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni</i>	1302
FEDERICO CAMILLO	1296	CORLEONE FRANCESCO	1298, 1299, 1303, 1304
NONNE GIOVANNI, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	1295, 1297	FIORI GIOVANNINO	1302, 1303
RUBINO RAFFAELLO, <i>Relatore f.f.</i>	1294, 1297	MANFREDINI VILLER	1300
		MARZOTTO CAOTORTA ANTONIO	1298
Disegno di legge (Discussione e rinvio):		RUBINO RAFFAELLO, <i>Relatore</i>	1299, 1301 1304, 1305
Protezione delle radiocomunicazioni relative all'assistenza ed. alla sicurezza del			

La seduta comincia alle 9,55.

VILLER MANFREDINI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente. (È approvato).

Discussione del disegno di legge: Modifica degli articoli 179 e seguenti del codice della navigazione concernenti le formalità di arrivo e partenza delle navi (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3478).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica degli articoli 179 e seguenti del codice della navigazione concernenti le formalità di arrivo e partenza delle navi », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato della Repubblica nella seduta del 2 giugno 1982.

Poiché l'onorevole Tombesi è assente, sarà sostituito nella sua qualità di relatore del disegno di legge dall'onorevole Rubino.

RAFFAELLO RUBINO, Relatore f.f. Questo è uno dei tanti disegni di legge che mirano ad introdurre modifiche parziali al codice della navigazione. In particolare, esso tende a modificare gli articoli 179, 180 e 181 del predetto codice, relativi alle formalità di arrivo e di partenza delle navi.

Sugli stessi articoli fu proposta, già nel 1975, una diversa formulazione che, secondo la relazione del tempo, poneva l'esigenza di uno snellimento dei controlli delle formalità.

In effetti si è visto come anche la regolamentazione prevista nella proposta di legge del 1975 non abbia risolto i problemi che si pongono relativamente alla sicurezza ed alla possibilità di seguire con attenzione lo stato di sicurezza delle navi. Pertanto il Governo ha presentato un nuovo disegno di legge che in gran parte ricalca il contenuto di quello precedente, ma che inoltre pone la esigenza di rendere più chiara la dichiarazione del comandante relativa all'adempimento degli obblighi della sicurezza ed a tutte le altre formalità previste. Va aggiunta la potestà del ministro della marina mercantile di emanare norme speciali per le navi addette ai servizi locali, alla pesca ed alla navigazione da diporto.

Per quanto concerne il problema delle ispezioni, il disegno di legge stabilisce che il comandante del porto o l'autorità consolare può ad ogni tempo verificare il contenuto della comunicazione presentata e chiedere di prendere visione delle carte e dei documenti di bordo.

È evidente che ci troviamo, anche in questo caso, di fronte alla esigenza di riaffermare l'urgenza di affrontare complessivamente la tematica del codice della navigazione. Ma poiché un ramo del Parlamento ha già ritenuto di stralciare alcune norme, anche in relazione ad avvenimenti luttuosi che si sono verificati negli ultimi anni (come l'affondamento della nave « Marina di Equa »), pur con una riserva sostanziale relativa a questo metodo di procedere soltanto per stralci e senza valutare complessivamente le modifiche necessarie del codice della navigazione, il relatore si dichiara favorevole all'approvazione del disegno di legge nel testo approvato dal Senato.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FAUSTO BOCCHI. Noi non ci opporremo a questo provvedimento; ma vogliamo fare rilevare, partendo anche dalle considerazioni espresse dal relatore facente funzioni, come per questo Governo ancora una volta siano necessari avvenimenti e fatti gravi, che colpiscono la vita di cittadini e di lavoratori italiani, come quello qui ricordato dell'affondamento della « Marina di Equa » (ma potremmo aggiungere, purtroppo altri lunghi elenchi), per porre mano alle insufficienze, alle inadempienze con modifiche di disposizioni che sono state volute già nella loro formulazione, in tempi anche recenti, proprio così incomplete ed inadeguate rispetto a problemi tanto importanti e delicati quali quelli della navigazione, che vanno richiedendo sempre più, invece, una particolare sensibilità nella gestione di tale attività.

Vogliamo rilevare, fra l'altro, che stiamo modificando dei testi approvati pochi anni fa; ma ancora una volta non siamo

di fronte ad una proposta organica di riforma di tutto il codice della navigazione perché probabilmente ancora una volta il Governo attenderà che succeda qualche altro fatto eclatante nell'attività di navigazione per portare altre parziali modifiche.

Credo però che dobbiamo davvero fare rilevare come in questo paese — in cui si va parlando continuamente di riforme, di esigenza di funzionamento delle istituzioni, di tutto quello che è motivo di dibattito politico così interessante in questo periodo — ci si trovi di fronte a delle proposte così limitative ed insignificanti. Ad esempio, credo che il grave fatto dell'affondamento della *Marina d'Equa* e le circostanze nelle quali si è verificata la mancanza di soccorso, oltre alla mancata preventiva attenzione alle gravi condizioni in cui navigava quella nave, non dipendessero soltanto da una insufficienza di controlli da parte dell'amministrazione, dei responsabili della gestione dei porti e della navigazione, bensì dipendessero anche dai vari rapporti, dalle competenze, dalle troppo incisive dipendenze del comandante della nave (e, ancora oggi, dei comandanti delle navi) dagli armatori.

Era anche questa un'occasione, signor sottosegretario, per superare questa che è certamente una delle condizioni che più hanno riferimento all'incidenza nella navigazione, al permanere di stati di navigazione che sono preoccupanti per quanto può accadere.

Era un'occasione questa della modifica di tre articoli del codice della navigazione per affrontare, anche questo problema, ma non possiamo fare a meno di denunciare la mancanza di volontà, da parte del Governo, nei confronti di un problema che riguarda vaste categorie sociali.

Vorrei ricordare che sulla stessa materia vi sono proposte di legge d'iniziativa parlamentare che denunciano la scarsità di mezzi destinati in particolare alle capitanerie di porto. Con il provvedimento in esame, ad esempio, regolamentiamo la possibilità di effettuare maggiori controlli senza, però, risolvere il problema di chi tali controlli dovrà compiere, data

l'esiguità dell'organico attualmente esistente presso le capitanerie di porto. D'altronde, non ci possiamo illudere che, modificando alcuni articoli del codice di navigazione, questo diventi improvvisamente un sacro testo, capace di evitare ogni incidente dovuto alle gravi condizioni in cui si svolge la navigazione nel nostro paese.

Pertanto, la nostra astensione su questo provvedimento non intende assolutamente nascondere l'intenzione di frapporre remore o difficoltà al prosieguo dell'iter del provvedimento stesso, ma ha esclusivamente la funzione di impegnare in maniera più puntuale il Governo verso una effettiva e sollecita riforma organica del codice della navigazione. Abbiamo ormai, infatti, onorevole sottosegretario, le condizioni necessarie, anche di carattere politico, all'interno del Parlamento per varare una riforma di questo genere. Il ministro Mannino ci ha ripetutamente assicurato e promesso — anche con grinta, come oggi si usa dire — che avrebbe affrontato questi problemi, ma anch'egli spesso è preso da altre attività diverse da quella di dare continuità all'azione del suo dicastero.

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

GIOVANNI NONNE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Desidero ringraziare il presidente, il relatore e l'onorevole Bocchi il quale ha preannunciato che il suo gruppo non si opporrà all'approvazione del provvedimento in esame. Si tratta, infatti, di un provvedimento che, ad avviso del Governo, riveste carattere di assoluta urgenza perché, nel complesso dei provvedimenti che vanno maturando, cerca di affrontare e risolvere alcuni problemi che purtroppo, nell'ambito della navigazione italiana, sono causa di gravi pericoli ed in riferimento ai quali vi sono stati anche eventi luttuosi.

Ogni volta che abbiamo approvato una modifica di articoli del codice della navigazione abbiamo sempre fatto appello alla riforma organica e complessiva di

tale codice; indubbiamente di tale riforma ve ne sarebbe bisogno, però tutti sappiamo che por mano alla riforma non di un articolo, ma del codice nel suo complesso è un compito che esula in parte anche dalle prerogative del Ministero della marina mercantile e da quelle di questa Commissione, per ricadere in via primaria sotto la competenza del ministro di grazia e giustizia.

In attesa di una riforma di questo tipo - di cui tutti abbiamo sottolineato la necessità e l'urgenza -, è comunque positiva, ad avviso del Governo, la modifica di alcuni articoli sia sulla base di proposte governative, sia su quella di proposte di singoli parlamentari, in tal modo risolvendo almeno i problemi più drammatici che in misura maggiore denunciano l'inadeguatezza di alcune norme del codice della navigazione.

Nel provvedimento in discussione è prevista una serie di maggiori poteri per l'autorità marittima rispetto ai controlli delle navi in arrivo e in partenza: in effetti, ha ragione chi nota che si incontreranno difficoltà a reperire personale che effettui tali controlli, ma intanto alcuni di questi possono essere esercitati dall'autorità marittima, mentre altri hanno bisogno di uomini, di organici ampliati, di una maggiore organizzazione per la difesa del territorio, nonché di quelle strutture periferiche che sovrintendono al controllo della navigazione lungo i litorali.

Di recente, con grande senso di responsabilità da parte di tutti i gruppi, abbiamo approvato la legge sulla difesa del mare, superando ostacoli che non sono venuti dal Governo, ma da interpretazioni particolari; a tale proposito, desidero ricordare le difficoltà che si sono incontrate in sede di I Commissione affari costituzionali. Contiamo tra breve di arrivare all'approvazione definitiva della legge sulla difesa del mare.

Nel ringraziare di nuovo il relatore e i commissari intervenuti nel dibattito, mi faccio carico di portare l'espressione di una riforma, se non organica e completa, almeno più incisiva di alcuni articoli del codice della navigazione ormai superati,

che consenta di adeguare la normativa ad esigenze imprescindibili e improrogabili che esistono soprattutto per quanto riguarda la sicurezza degli uomini, i litorali e le strutture portuali.

CAMILLO FEDERICO. Condividiamo le valutazioni fatte dal sottosegretario Nonne e rileviamo una certa contraddizione nelle osservazioni svolte dall'onorevole Bocchi. È certamente auspicabile anche in questo settore - lo sosteniamo da tempo - una revisione organica e generale delle norme in gran parte desuete del codice della navigazione, ma proprio in questa sede, in occasione di fatti drammatici come l'ultimo della *Marina d'Equa*, nel corso delle audizioni che abbiamo svolto si è messa in evidenza l'estrema urgenza di interventi da attuare con la massima sollecitudine per evitare le difficoltà e i rischi esistenti nel settore della navigazione: fra questi provvedimenti è stata indicata la modifica del regime del rilascio delle autorizzazioni. Pertanto, riteniamo che sia stato molto opportuno che il ministro della marina mercantile abbia preso questa iniziativa e che bene abbia fatto il Senato a procedere con grande sollecitudine all'approvazione del disegno di legge.

Formulo l'auspicio che le norme contenute nel disegno di legge sulla difesa del mare, già approvato da noi e che il Senato licenzierà quanto prima, con il consolidamento e il rinvigorimento delle strutture delle capitanerie di porto, e le misure previste nel provvedimento al nostro esame possano essere osservate con la massima puntualità e diligenza, così come le altre misure che dovremo adottare per venire incontro a quel completo disegno di garanzia e di sicurezza della navigazione.

Ecco perché siamo pienamente convinti della necessità di approvare il disegno di legge e solleciteremo l'ulteriore corso nelle altre sedi, perché possa entrare in vigore al più presto.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Mi riservo di intervenire una volta acquisito il

parere della I Commissione affari costituzionali.

FRANCESCO CORLEONE. Mi associo.

RAFFAELLO RUBINO, *Relatore f.f.* Vorrei approfittare del fatto che non si passa ai voti per chiedere al Governo di rivedere il nuovo testo dell'articolo 181 del codice della navigazione, di cui all'articolo 1 del disegno di legge, perché ho colto una sfumatura che forse può essere sostanziale. Nel primo comma del vecchio testo era contenuto un concetto estremamente interessante, e cioè l'obbligo di intervenire sempre in caso di avaria, di malattie e di altri eventi straordinari, che, anche se implicito, non figura nel nuovo testo. È vero che l'articolo 181, nel testo originario del 1975, poneva l'istanza del rilascio delle spedizioni dopo la riscossione degli importi corrispondenti ai diritti consolari, mentre quello al nostro esame è nel complesso più ampio, ma, come ho già detto, il primo comma imponeva l'obbligo di intervenire sempre, nei diversi casi in esso stabiliti. Ora, si tratta di vedere se l'attuale formulazione conserva questo obbligo d'intervento tutte le volte che si verifica un'avaria e se sia opportuno o no un chiarimento, tenendo conto che questa norma può rientrare nel regolamento previsto dall'articolo 3 del disegno di legge. Mi sembra che in sede di discussione dobbiamo fare cenno a questo particolare, in modo che poi il regolamento possa prevedere che la dizione dell'articolo 181 non esclude, ma anzi integra ed amplia l'obbligo delle autorità che dovranno sempre intervenire in caso di avaria. Mi sembrava opportuno dire questo, perché gli atti parlamentari possono servire come elemento aggiuntivo e rafforzativo per il regolamento previsto dall'articolo 3.

GIOVANNI NONNE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Nessuno di noi conosce il codice della navigazione nel suo complesso, ma, per quanto riguarda il problema importantissimo posto dal relatore, di cui dobbiamo prendere atto,

faccio presente che, nel caso in cui si riscontrasse qualche smagliatura, chiederò che la lacuna venga colmata, trattandosi di una norma che si ripete in diversi articoli del codice della navigazione. Alcuni giorni fa ho assistito personalmente ad una avaria: mentre si celebrava il centenario garibaldino da parte dei partigiani alla Maddalena, è entrata in avaria una nave che in un primo tempo sembrava carica di cloruro di magnesio, mentre poi si è scoperto che si trattava di clorato di magnesio: l'uno presenta elementi di tossicità, mentre l'altro no e viene utilizzato per i fuochi di artificio. Era un mercantile, non di bandiera italiana, che era andato in avaria su una secca e si erano aperte delle falle. Ho toccato con le mie mani il materiale che si sfaldava. La nave è stata posta sotto sequestro immediatamente ed è stato dato l'ordine dalla capitaneria di partire per un altro porto. Quindi, esiste una normativa in questo senso. Vorrei tranquillizzare il relatore, però il Governo ritiene che, per il valore che hanno gli atti parlamentari, sia importante che queste cose si dicano affinché, in attesa dell'approvazione di questo provvedimento, si veda dal punto di vista sia interpretativo sia di un eventuale completamento che questo concetto è stato chiaramente ribadito.

PRESIDENTE. In attesa del parere della I Commissione affari costituzionali, rinvio il seguito della discussione ad altra seduta.

Discussione del disegno di legge: Protezione delle radiocomunicazioni relative all'assistenza e alla sicurezza del volo (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3479).

PRESIDENTE. L'ordine di giorno reca la discussione del disegno di legge: « Protezione delle radiocomunicazioni relative all'assistenza e alla sicurezza del volo », già approvato dalla VIII Commissione del Senato nella seduta del 2 giugno 1982.

FRANCESCO CORLEONE. Vorrei proporre una pregiudiziale di costituzionalità sul disegno di legge all'ordine del giorno, in particolare riguardo agli articoli 2 e 3. A nostro giudizio tale disegno di legge viola il contenuto degli articoli 13, 14 e 21 della Costituzione che sanciscono la libera manifestazione del pensiero e l'inviolabilità della libertà personale e del domicilio. Infatti, il disegno di legge prevede che nei casi di inosservanza l'amministrazione stessa può procedere alla disattivazione di ufficio o al sequestro degli impianti di telecomunicazione; addirittura è previsto che senza preavviso si proceda alla disattivazione o al sequestro degli impianti, il tutto ovviamente senza che intervenga l'autorità giudiziaria.

PRESIDENTE. Sulla proposta dell'onorevole Corleone possono parlare, compreso il proponente, due soli deputati a favore e due contro.

ANTONIO MARZOTTO CAOTORTA. Parlerò contro. A me sembra che sul tema delle interferenze delle radiocomunicazioni la preoccupazione di eccessivo garantismo manifestata dal collega finisca per essere estremamente pericolosa perché a volte di garantismo si può anche morire. Non dimentichiamo che rischiamo di mettere in forse la stessa sicurezza dei servizi pubblici.

Tutti noi abbiamo sempre deplorato la mancanza di una legislazione regolatrice delle emittenti private e di Stato. La nostra Commissione aveva iniziato ad occuparsi del problema, ma non si è giunti finora ad alcun risultato; colgo per questo l'occasione per sollecitare la Presidenza a convocare nuovamente la Commissione per trattare questo argomento.

È evidente che in assenza di legislazione specifica non si può lasciare il campo libero in questo settore perché ciò crea notevoli inconvenienti e pericoli per la navigazione aerea, pericoli che non possiamo non ignorare. Infine, poiché le norme previste non ledono alcun principio costituzionale, non ritengo legittima la proposta del collega Corleone.

FAUSTO BOCCHI. Anch'io parlerò contro, ma non per gli stessi motivi espressi dal collega che mi ha preceduto; sono convinto che il garantismo debba essere sempre assicurato in tutti i modi. Qui non si tratta solo di garantire la libera espressione del pensiero, qui deve essere anche garantito l'ordinato svolgersi dei servizi di pubblica utilità.

Ricordo infine che la I Commissione affari costituzionali dovrà esprimere un parere in merito, per cui penso sia opportuno attendere prima di pronunciarsi definitivamente.

PRESIDENTE. Dovremmo ora passare alla votazione della pregiudiziale di costituzionalità sollevata dall'onorevole Corleone.

FRANCESCO CORLEONE. In sede di dichiarazione di voto debbo dire che non sia stata compresa appieno la portata della mia pregiudiziale. Io non sono affatto contrario alla filosofia del provvedimento in questione, casomai ne rilevo il carattere settoriale e di leggina che esso riveste. D'altra parte ritengo che anche la I Commissione affari costituzionali farà dei rilievi nell'esprimere il prescritto parere.

Comunque nel caso la mia eccezione fosse respinta preannuncio fin da ora la presentazione di emendamenti al disegno di legge.

FAUSTO BOCCHI. Al fine di evitare una votazione il cui esito potrebbe costituire un precedente negativo per i futuri lavori della nostra Commissione e considerato che tale esito sembra pressoché scontato (e con ciò annunciamo il nostro voto contrario), io invito l'onorevole Corleone a non insistere nella sua richiesta e a ritirare la pregiudiziale di costituzionalità. Se infatti il collega non è contrario in linea di principio alla filosofia del provvedimento in questione, egli potrà sempre presentare nel corso dell'esame degli articoli proposte di emendamenti.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Annuncio che mi asterrò dal voto sulla pregiu-

diziale di costituzionalità. Ciò detto io ritengo che il sistema di garanzie per qualsiasi cittadino e per coloro che operano nel settore delle radiocomunicazioni debba essere precisato in maniera più dettagliata e debba essere previsto fin dall'inizio dell'attività di trasmissione. Se infatti agissimo non in questa maniera le interferenze nelle radiocomunicazioni potrebbero veramente avere un carattere di pericolosità per la collettività.

Mi auguro veramente che sulla questione della regolamentazione dell'emittenza privata vengano ripresi al più presto i lavori delle Commissioni riunite II e X.

FRANCESCO CORLEONE. Prendendo atto delle osservazioni che sono state fin qui formulate dai colleghi accolgo l'invito a ritirare la questione pregiudiziale di incostituzionalità da me presentata, anche perché sono convinto che la I Commissione affari costituzionali nell'esprimere il prescritto parere non mancherà di riproporre il problema oggetto della mia eccezione.

RAFFAELLO RUBINO, *Relatore*. Credo che questo disegno di legge sia uno di quelli sui quali è veramente difficile riuscire a trovare divisioni di carattere ideologico, poiché esso attiene essenzialmente ad una valutazione di natura tecnica sull'uso di determinate apparecchiature.

Credo sia ampiamente noto (vi è una letteratura vastissima che consiste sia in comunicazioni scientifiche nel corso di convegni, sia in pubblicazioni specializzate nel settore aereo) che vi sono notevoli preoccupazioni per l'uso inadeguato di apparecchiature tecniche da parte di coloro i quali usano le bande di frequenza. Diversamente da quanto avviene per le autostrade, la cui costruzione comporta anche l'erezione di recinzioni e di muretti per evitare che le automobili escano fuori dalla sede stradale (e ciò nonostante qualche automobile ne esce fuori), per le bande di frequenza non si può fare altrettanto.

Dunque, il problema consiste nella capacità tecnica dell'operatore e nella taratura specifica dell'apparecchiatura. Infat-

ti, un guasto nella taratura determina una alterazione nella banda di frequenza. È evidente pertanto che se delle bande sono state assegnate ai servizi di radioassistenza e di radionavigazione e su di esse si vanno a porre, per deficienza tecnica o per incapacità dell'operatore, delle altre comunicazioni, si crea un elemento di grave perturbazione. Tale elemento di grave perturbazione può assumere un certo significato se interferisce sulle bande di frequenza, per esempio, della polizia. Ma diviene ancora più pericoloso durante la fase di avvicinamento di un aereo, che, in tale fase appunto, è particolarmente vulnerabile se modifica la rotta o la velocità.

Questi sono i motivi della estrema urgenza di approvare il provvedimento in discussione, che opportunamente è stato presentato dal Governo e che dovremmo varare nel più breve tempo possibile. L'approvazione di esso renderebbe possibile una regolamentazione del principio, non una sua abolizione. Per questo mi è sembrata sostanzialmente fuori posto l'eccezione sollevata dal collega Corleone, perché questo provvedimento non limita la possibilità di espressione attraverso l'uso dei mezzi dell'etere. Ed al di là della tematica relativa all'utilizzazione generale delle onde e delle bande di frequenza, noi dichiariamo che su queste bande qui identificate non devono esservi emissioni o radiazioni tali da compromettere il funzionamento dei servizi di radionavigazione e di radioassistenza.

È evidente che se una norma obbliga a non utilizzare queste radioassistenze dobbiamo mettere l'amministrazione in condizioni di porre in atto procedure che impediscano il protrarsi di questo stato di cose.

Non si può soltanto lasciare l'espressione di una generica disapprovazione, od il rimprovero scritto da inviare a chi commetta di queste irregolarità. Ecco perché mi sembra giusto che vi sia una sanzione amministrativa notevole, e mi sembra altrettanto giusto che, in caso di vicinanza ad aeroporti od a torri di controllo, senza dovere ricorrere a lunghe procedure,

sia possibile procedere alla disattivazione ed al sequestro immediato dell'apparecchiatura da parte dell'amministrazione. O la norma è cogente, o essa non ha senso.

Credo che si tratti di piena tutela delle persone che viaggiano a bordo degli aerei e di garanzia della sicurezza dei voli con tutto ciò che questo comporta dal punto di vista della difesa della vita umana. Pertanto ritengo che il disegno di legge debba essere approvato rapidamente.

Tralascio una serie di altre osservazioni, che pure sarebbe opportuno fare, e mi dichiaro pienamente favorevole a questo provvedimento, che del resto è già stato approvato dall'altro ramo del Parlamento.

VILLER. MANFREDINI. Desidero fare alcune osservazioni, di carattere generale e di merito, sul provvedimento in discussione.

Mi pare superfluo sottolineare che tale provvedimento è opportuno. Ma, detto questo, non sarei tanto entusiasta di esso come ha dimostrato di essere il collega Rubino, perché, se pure questo è un provvedimento opportuno, tuttavia occorre sottolineare anzitutto che esso è stato sollecitato al Governo da una serie di iniziative che anche in questa Commissione abbiamo espresso in modo unitario.

Inoltre, il provvedimento in discussione ci pare ancora poca cosa rispetto ai problemi della sicurezza del volo in generale ed a quelli relativi agli interventi che con questo provvedimento si tende a porre in atto.

Ritengo che debba essere sottolineato il fatto che noi riteniamo che si debba porre mano finalmente ad una regolamentazione legislativa più complessa e più accentuata di questa materia per mettere ordine in tutto il vasto campo (e direi anche in tutto il vasto caos) delle emittenti private e dei disturbi che derivano non soltanto da esse ma anche da impianti industriali.

In questi ultimi anni si è avuto un uso indiscriminato delle emittenti private. E non va dimenticato che la sicurezza del volo comporta di necessità interventi lun-

go due grandi direttrici. La prima è quella del potenziamento, in molti aeroporti italiani, dei sistemi di radioguida. Infatti sono necessari sistemi più efficienti e moderni per la guida degli aerei e soprattutto per l'aiuto ad essi nella fase di atterraggio. Si tratta di un problema aperto, per vari versi affrontato anche in sede di sindacato ispettivo in questa Commissione, che costituisce una direttrice di intervento per garantire la sicurezza del volo e, quindi, l'aumento dell'efficienza degli aeroporti e dei sistemi radioguidati.

L'altra direttrice su cui occorre operare con tempestività e decisione è quella in parte affrontata dal provvedimento in discussione, riguardante un'azione decisa di controllo e di ripresa di quanto è utilizzato in modo indiscriminato ed al di fuori di norme che hanno sviluppato l'uso delle radiofrequenze. Ci auguriamo che, in questa direzione, un contributo venga dalla riforma di Civilavia, anche se i segnali che a tale proposito cogliamo non sono affatto tranquillizzanti: il rischio è, infatti, quello di fare una riforma che non riformi proprio nulla.

Le osservazioni del gruppo comunista relative al provvedimento si sostanziano in proposte di modifica: all'articolo 1, ad esempio, proponiamo un emendamento aggiuntivo tendente a far rientrare l'uso di impianti industriali o di strumenti di emissione nell'ambito delle norme vigenti, perché, a nostro avviso, è necessario che coloro che inquinano lo spazio-frequenza non se la cavino soltanto con multe o sanzioni. A proposito dell'articolo 3 desideriamo sottolineare, come, d'altronde, è stato fatto anche presso l'altro ramo del Parlamento, la sua formulazione alquanto imprecisa che potrebbe dar luogo a dubbi interpretativi. Anche il termine di 20 giorni previsto, nello stesso articolo 3, per l'accertamento delle cause dei radiodisturbi, scaduto il quale il proprietario dell'impianto può tranquillamente riattivarlo, ci lascia alquanto perplessi, poiché occorre garantire tempi adeguati e congrui perché la verifica e il controllo dell'eliminazione delle fonti di disturbo vengano effettuati.

Sono queste le considerazioni generali e di merito che ritenevo opportuno svolgere in ordine al provvedimento in discussione; il gruppo comunista, pur auspicando un intervento più incisivo e complessivo del Governo in questo settore, ritiene opportuno dare il proprio consenso al provvedimento stesso ed è per questo motivo che pensiamo che i nostri emendamenti siano meritevoli di attenzione: la sicurezza del volo, come ha sottolineato prima il compagno Bocchi, è un diritto che va garantito in modo determinante e risolutivo.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Poiché stiamo discutendo una pregiudiziale di costituzionalità, avrei ritenuto più opportuno, anche basandomi sul regolamento, che non ci fossimo addentrati nel merito del provvedimento; mentre, invece, ciò è ampiamente accaduto.

Vorrei partire da lontano: a questa Commissione furono, ad un certo punto, presentate diverse risoluzioni, una anche dal gruppo del MSI-destra nazionale; tali risoluzioni furono riunite e dettero luogo ad una risoluzione unitaria, che conteneva un impegno che il Governo accettò ma che non è stato mantenuto. Cioè la presentazione di un disegno di legge per la regolamentazione delle radio e televisioni private entro il 15 marzo 1982. In quella risoluzione si sottolineava il pericolo costante per le interferenze di trasmissioni private durante il volo, il decollo e l'atterraggio. La risoluzione finale, oltre alla firma dei rappresentanti del gruppo comunista, della democrazia cristiana, socialista e missino (è sottoscritta da me), porta anche quella del radicale Melega che sosteneva l'esigenza di un intervento urgente per eliminare queste interferenze.

Dico questo perché dalla pregiudiziale, che poi è stata ritirata, non ho dedotto un non riconoscimento del fenomeno e dell'esigenza quindi di eliminarlo, ma soltanto una garanzia di autonomia e di libertà per tutti i cittadini e gli operatori in qualsiasi campo.

Il disegno di legge al nostro esame per la verità desta preoccupazioni al riguardo,

in quanto l'articolo 1 recita così: « Gli impianti di telecomunicazione non debbono causare emissioni, radiazioni o induzioni tali da compromettere il funzionamento dei servizi di radionavigazione ». Poiché si prevedono le parole: « non debbono », occorre una prima garanzia quando si costruiscono gli impianti o dall'inizio dell'attività di trasmissione, perché il controllo deve essere compiuto in seguito ad una infrazione.

RAFFAELLO RUBINO, *Relatore*. Non è esatto, perché anche un impianto può modificarsi per effetto della magnetizzazione dell'aria.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Non è così, perché l'intervento si può avere per un fenomeno atmosferico che è però di quel momento, in quanto non si può pensare ad un fenomeno di magnetizzazione costante, che può avvenire per una data situazione di elettricità dell'aria. Pertanto, il controllo, compiuto in seguito ad un reclamo o ad una segnalazione, potrebbe far constatare che non vi è alcun disturbo. Occorre quindi una garanzia iniziale perché, se si deve infliggere un'amenda, si deve colpire chi ha commesso una infrazione e non chi non ha avuto inizialmente la garanzia di essere in regola.

Resta anche preoccupazioni la modifica che il Senato ha apportato al quarto comma dell'articolo 3 del disegno di legge n. 1813, portando da dieci a venti giorni il termine per la riattivazione dell'impianto. Una trasmittente che deve sospendere la propria attività per un certo periodo subisce danni notevoli dal punto di vista commerciale, e questa sospensione può risultare errata o comunque inutile. Infatti, essa fatalmente subisce una diminuzione di ascoltatori perché, chi era abituato a sentirla, constatandone il silenzio, è difficile che controlli se ha ripreso a funzionare.

Sono tutti inconvenienti che devono essere risolti prima, a monte. Cioè, come ho già detto, bisogna avere le garanzie in partenza per cui, chi subisce un danno, lo

ha meritato e voluto in quanto ha commesso una infrazione, ma all'inizio aveva avuto l'autorizzazione essendo in regola.

Di contro, con il perfezionamento degli apparecchi negli aeroporti deve diminuire il pericolo di interferenze. Interventi di correzione per le frequenze e di apparecchi sofisticati negli aeroporti si debbono incontrare per evitare questi inconvenienti, ma il problema che abbiamo di fronte consiste nell'ignavia da parte degli aeroporti comuni di Civilavia. Infatti, il disegno di legge si riferisce giustamente all'Amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni per il controllo delle trasmissioni, ma non vi è la preoccupazione di un intervento e di una iniziativa dell'ente interessato per poter avere atterraggi e decolli tranquilli.

È evidente che il disegno di legge si giustifica per l'urgenza di provvedere nel settore delle radiocomunicazioni e per la gravità delle conseguenze che si potrebbero avere, altrimenti dovremmo premere affinché questo problema venga risolto contemporaneamente con quello relativo alla regolamentazione delle radio e televisioni private.

Nonostante queste perplessità, diciamo « sì » al disegno di legge proprio per le gravi conseguenze che si potrebbero determinare.

Ora avrei bisogno di una spiegazione: nell'articolo 2 sono indicate le bande di frequenza megahertz che interessano particolarmente i servizi pubblici e il settore aereo. Il Senato ha ritenuto di cambiare i limiti di una banda...

GIORGIO BOGI, *Sottosegretario di Stato per le poste e le telecomunicazioni*. Vi era un errore del Ministero.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Allora non vi è altra ragione. Ho voluto far rilevare questo, perché non dobbiamo dimenticare che questi gruppi di bande furono discussi nella precedente legislatura proprio in questa Commissione, credo anzi che nella VI legislatura ci fu presentata tutta la sequenza di bande che inte-

ressava i servizi pubblici. Trattandosi di errore, procediamo nella discussione.

Vi è un'osservazione che vorrei fare e cioè in base all'articolo 2 si effettuano verifiche e controlli anche mediante l'accesso nei locali in cui sono ubicati gli impianti di telecomunicazioni, senza l'intervento dell'autorità giudiziaria. Ancora si dice nello stesso articolo: « sia in via preventiva sia a seguito di segnalazioni di disturbi nocivi ». Cosa vuol dire in via preventiva? Che si interviene prima che la trasmittente inizi la propria attività?

L'articolo 3 prevede, al terzo comma, interventi senza preavviso in caso di assoluta urgenza. Di che cosa si tratta esattamente? Di irruzioni a sorpresa? Stiamo bene attenti prima di prendere decisioni di questo genere. Quando poi prenderemo in esame la regolamentazione dell'attività radiotelevisiva privata potremo inserire una norma che garantisca i voli e che annulli questo provvedimento che può prestare il fianco a varie forme di abuso.

GIOVANNINO FIORI. Il relatore, onorevole Rubino, ha ampiamente illustrato le motivazioni che hanno indotto i Ministeri dei trasporti e delle poste e delle telecomunicazioni a presentare il disegno di legge oggi in discussione. Posso aggiungere, per mia esperienza diretta, che tali situazioni di pericolo esistono da anni e per puro miracolo sono state evitate catastrofi (mi riferisco in particolare all'area di Pisa).

Io credo che il disegno di legge abbia voluto prefigurare la disciplina per questo particolare settore che dovrà scaturire da provvedimenti di più ampio respiro attualmente all'esame del Parlamento. È evidente che quando sarà pronto un piano nazionale delle frequenze che stabilirà, fra l'altro, le norme relative all'installazione degli impianti che dovranno essere sottoposti al collaudo da parte dell'ente concessionario (perché si tratterà sempre di una concessione da parte del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni), probabilmente alcuni aspetti del provvedimento di cui stiamo discutendo saranno

superati; ma al momento attuale non credo vi sia altro modo per garantire prontezza e chiarezza di interventi in un settore così importante e delicato.

A me pare che le preoccupazioni espresse non abbiano motivo di sussistere perché gli stati di pericolo che possono determinarsi sono sempre riferibili a difetti tecnici degli apparati che non possono non essere verificati da parte di organismi che hanno un campo vastissimo di attività. Mi riferisco all'Escopost che si occupa dei disturbi delle teleradiocomunicazioni di ogni tipo. D'altra parte, questo genere di verifica rientra nel concetto di concessione che, essendo soggetta ad un canone, non può non essere sottoposta a verifiche.

Il secondo aspetto riguarda la distinzione tra le interferenze causate da difetti tecnici e le interferenze volontarie. A tale proposito, giustamente, con la normativa al nostro esame vengono dunque specificate le bande di frequenza riservate e in più all'articolo 3 sono previste delle sanzioni amministrative. Più specificatamente — bisogna rilevarlo — prima di tali sanzioni l'Amministrazione delle poste e telecomunicazioni può avvalersi della diffida nei confronti del titolare dell'impianto; dopo di che nei casi più gravi di inosservanza del divieto la stessa Amministrazione può procedere motivatamente alla disattivazione d'ufficio dell'impianto o al suo sequestro.

Un dato nuovo contenuto in questo disegno di legge è rappresentato dall'inserimento di un meccanismo di silenzio-assenso, con la previsione dei venti giorni per la riattivazione ed il dissequestro dell'impianto.

Fatte queste considerazioni, non posso non rivolgere una raccomandazione al sottosegretario Bogi perché si adoperi per un rafforzamento dei circoli delle costruzioni e delle sezioni di Escopost la cui funzione è quella di esercitare controlli molto ampi nel campo delle telecomunicazioni.

FRANCESCO CORLEONE. Colgo l'occasione per sottolineare, in questa sede, il deplo-

revole comportamento omissivo del Governo che se da una parte richiede la rapida approvazione di questo disegno di legge dall'altra non ha ancora presentato in Parlamento un provvedimento di legge complessivo sulla materia delle comunicazioni radio-televisive private che pure, come è a tutti noto, è già pronto.

Si continua ad andare avanti con provvedimenti settoriali o con delle vere e proprie leggine non affrontando in maniera globale vari problemi a partire da quello della concessione per arrivare a quello del controllo della professionalità o a quello dell'attribuzione delle frequenze (ed esiste anche una giungla delle frequenze nelle emittenti). Ugualmente non si affrontano altri temi quali quello della sicurezza del volo nel cosiddetto « triangolo delle Bermude » (vedi, ad esempio, la mancanza di un radar ad Ustica). Vediamo, dunque, il disegno di legge. Esso, secondo me, proprio perché così allegramente posto sotto una pretesa d'urgenza, è fatto male.

Il relatore ha detto che le leggi devono essere cogenti. Ma questo articolo 1 fa ridere, da questo punto di vista! Esso, infatti, non è che una petizione di principio poiché dice una cosa ovvia, banale. Invece deve dire con precisione qualcosa di specificato e non una cosa banale.

Quello che il relatore non ci ha detto (e che forse sarebbe interessante capire) è, rispetto a queste bande di frequenza che sono state citate, quali sono i soggetti che disturbano. Chi disturba, per esempio, a 1350 Megahertz, o a 1250 Megahertz, o a 1215 Megahertz, o a 960 Megahertz?

GIOVANNINO FIORI. Non è difficile farlo anche con apparecchiature di diversa portata.

FRANCESCO CORLEONE. A me interessa sapere con precisione tecnica, per potere giudicare, verso chi andiamo a stabilire una normativa che prevede sanzioni. Non capisco, per esempio, perché sia compresa anche la banda di frequenza 108 Megahertz, che è una specie di confine per le

radio private. Se si stabilisse fino a 107 Mega hertz capirei; ma qui, invece, la banda 108 serve contemporaneamente per le radio private e per il traffico aereo.

Pertanto chiedo che il Governo dia informazioni più dettagliate su tutte queste frequenze, su chi in particolare reca disturbo e su come si debba risolvere questa contemporaneità di emissioni sulla banda 108.

Al di là di tutto questo vi è un problema che non è irrilevante. L'articolo 2 recita: « L'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni effettua, anche mediante accesso nei locali dove sono ubicati gli impianti di telecomunicazione, controlli e verifiche sia in via preventiva sia a seguito di segnalazioni di disturbi nocivi, secondo modalità concordate con la azienda autonoma di assistenza al volo per il traffico aereo generale e con l'ispettorato delle telecomunicazioni per l'assistenza al volo ». Ma questo non è un problema di eccesso di garantismo: tanto è vero che l'amministrazione si trova in difficoltà, nel momento in cui vuole andare ad « insaccare » i televisori di coloro i quali non pagano il canone avendo pubblicamente dichiarato di fare questo come forma di protesta contro la disinformazione del servizio pubblico, perché ha affidato tale compito alla Guardia di finanza, la quale però, di fronte a richieste precise di motivazioni, non è riuscita ad entrare nei locali. Faccio il caso di Bertuzzi, cittadino scomodo, nella cui abitazione la Guardia di finanza non è entrata perché non aveva mandato per entrarvi. Allora, se neppure la Guardia di finanza è potuta entrare nelle abitazioni, nei casi previsti, questo è un problema che va posto.

Sempre sull'articolo 2 devo manifestare una mia perplessità. Al secondo comma, infatti, si legge: « Gli accertamenti sono intesi, in particolare, ad assicurare... ». Poiché si dice a che cosa servono gli accertamenti « in particolare » vorrei sapere a cosa essi servano in generale.

Al'articolo 3, secondo comma, si parla di « casi più gravi di inosservanza del divieto ». Vorrei sapere quali sono i casi più gravi, posto che già nel primo comma si

stabilisce l'applicazione della sanzione amministrativa in caso di inosservanza del divieto di cui all'articolo 1. O voi non sapete più come si scrivono le leggi, o, altrimenti, dovete dirmi quali sono questi casi più gravi.

RAFFAELLO RUBINO, *Relatore*. C'è modo e modo di determinare le interferenze. Se, ad esempio, chi interferisce adopera una banda più ampia e tale da impedire a chi sta volando di sentire, non fa altro che mettere le mani sugli occhi del pilota cosicché il volo si svolge « alla cieca ». Quindi, tutto dipende dall'intensità e dall'ampiezza del segnale.

FRANCESCO CORLEONE. Queste cose vanno specificate. Ed anche l'articolo 1 — che a mio avviso non è altro che una semplice petizione di principio — va chiarito meglio.

Il terzo comma dell'articolo 3 recita: « Nei casi di assoluta urgenza l'amministrazione delle poste e delle telecomunicazioni può procedere, con provvedimento motivato ed anche senza preavviso, alla temporanea disattivazione o eventualmente al sequestro dell'impianto... ». Ma quali sono i casi di assoluta urgenza? E che cosa vuol dire: « con provvedimento motivato »? Motivato a chi? E come? E cosa vuol dire, poi: « anche senza preavviso »? Vuol dire che dobbiamo proprio andare a coglierli con le mani nel sacco? Non mi pare che sia così semplice procedere in questo modo.

Al comma successivo si dice che è adottato non oltre 20 giorni dalla domanda l'accoglimento dell'istanza di riattivazione: questo mi pare un termine ragionevole, ma il fatto è che esso è collegato al silenzio-assenso del comma successivo, che è quanto di più pericoloso si possa immaginare poiché deresponsabilizza l'amministrazione. D'altronde, se trascorrono i 20 giorni senza che i controlli siano stati effettuati, chi paga? Per assurdo, sarebbe necessario prevedere una qualche forma di sanzione anche per l'amministrazione che ha sbagliato non compiendo in tempo il proprio dovere.

In ogni caso, su questi come su altri aspetti del provvedimento, mi riservo di intervenire in sede di esame dell'articolo.

RAFFAELLO RUBINO, Relatore. Vorrei innanzitutto sottoporre al Governo un'osservazione. Durante una visita che abbiamo compiuto agli impianti di controllo dell'ATI abbiamo accertato l'esistenza di un grave problema. Com'è noto, l'ATI garantisce, con circa 2.000 ore di servizio, il sistema di controllo dei servizi a terra, cioè ci sono degli aerei appositamente attrezzati che volano per controllare la taratura degli apparecchi, poiché è evidente che anche gli apparecchi più perfezionati e di maggior costo, per cause varie, finiscono con il perdere la precisione del segnale che lanciano, per cui c'è un aereo apposito che controlla l'emissione dei segnali, ne verifica la rispondenza alla banda alla quale erano assegnati, in modo tale che l'aereo di linea che passa sia sicuro sotto ogni punto di vista. Continuare ad assicurare tale servizio risulta difficile per l'ATI a causa di notevoli carenze organiche.

Ora, io mi domando e domando al Governo se non sia il caso nel provvedimento in discussione di ricomprendere tale problematica, anche al fine di evitare di legiferare, come al solito, « all'italiana ». Rischiamo, insomma, che l'azienda dei controllori di volo si organizzi per fatti propri, affrontando spese che ammontano a diversi miliardi continuando a non risolvere i problemi dell'ATI cui ho fatto cenno.

FAUSTO BOCCHI. Il fatto che il relatore sollevi un problema di così vasta

portata ci stupisce non poco ed indubbiamente dà il senso di quanto l'azione del Governo, anche da questo punto di vista, sia lacunosa. Anche noi comunisti siamo seriamente preoccupati, e non solo per la azienda dei controllori di volo, ma per tutto il trasporto aereo in Italia, della mancanza di un'organicità d'intervento, di un collegamento tra i vari comparti.

È questo il motivo per il quale, confortati anche dall'intervento del relatore, chiediamo formalmente un'audizione del ministro dei trasporti sul problema generale del trasporto aereo. Abbiamo un apparente periodo di calma, per cui questa audizione e un dibattito sulla questione del trasporto aereo e della gestione aeroportuale potranno essere meno influenzati o viziati da pressioni che in qualche circostanza abbiamo avuto per la situazione di tensione esistente nel settore.

Ecco perché il problema posto dal relatore è grave ed importante e merita di essere conosciuto in modo più diretto dai dicasteri e dai ministri competenti. Anche il sottosegretario potrebbe esprimere il suo parere, ma non credo lo possa fare in maniera motivata e documentata.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 12.

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. TEODOSIO ZOTTA**

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO