

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE  
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

22.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 11 OTTOBRE 1973

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE CATELLA

## INDICE

	PAG.	PAG.
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>		
Sostituzione degli articoli 79, 80 e 124 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e determinazione delle sanzioni per le infrazioni alle norme previste dal regolamento CEE n. 543 del 25 marzo 1969 (1717) . . . . .	329 .	FOSCARINI . . . . . 337, 338, 339, 340, 341 KORACH . . . . . 337, 338, 339, 341, 342, 343, 344 MARZOTTO CAOTORTA . . . . . 336, 338, 339, 341 342, 343 PICCINELLI . . . . . 340, 342 POLI, <i>Relatore</i> . 335, 337, 339, 341, 342, 343, 344
PRESIDENTE . . . . .	329, 332, 335	
BAGHINO . . . . .	334	
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .	335	<b>Votazione segreta:</b>
CERAVOLO . . . . .	334	PRESIDENTE . . . . . 345
DAL MASO, <i>Relatore f.f.</i> . . . . .	330	
KORACH . . . . .	333	
MARZOTTO CAOTORTA . . . . .	333	
PICCINELLI . . . . .	333	
POLI . . . . .	333	
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>		
Modifica dell'articolo 694 del codice della navigazione (1851) . . . . .	335	
PRESIDENTE . . . . .	335, 336, 340, 341, 343, 344	
BAGHINO . . . . .	336, 337, 338, 342, 344	
BODRITO . . . . .	338	
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i> . . . . .	337, 340 341, 342, 343, 344	
FIORIELLO . . . . .	338, 343	

La seduta comincia alle 9,30.

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

(È approvato).

**Discussione del disegno di legge: Sostituzione degli articoli 79, 80 e 124 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e determinazione delle sanzioni per le infrazioni alle norme previste dal regolamento CEE n. 543 del 25 marzo 1969 (1717).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Sostituzione degli articoli 79, 80 e 124 del testo unico delle norme sulla disciplina della circolazione stradale approvato con decreto del Presidente

della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, e determinazione delle sanzioni per le infrazioni alle norme previste dal regolamento CEE n. 543 del 25 marzo 1969 ».

Poiché il relatore, onorevole Di Leo, mi ha comunicato di non poter partecipare alla seduta, prego l'onorevole Dal Maso di svolgere la relazione.

DAL MASO, *Relatore f.f.* Il 25 marzo 1969, il Consiglio della Comunità economica europea emanò un regolamento al fine di disciplinare sostanzialmente due aspetti del settore dei trasporti su strada per determinati tipi di veicoli, e cioè l'alternarsi dei periodi di guida e di riposo dei conducenti e la specie e la misura delle sanzioni da comminare in caso di inadempienza. Il disegno di legge in esame è stato proprio predisposto per modificare alcuni articoli del codice stradale allo scopo di attuare il regolamento CEE.

Nella parte introduttiva del testo sono poste in evidenza la necessità di una rapida conclusione dell'*iter* del disegno di legge, in ottemperanza a precise direttive provenienti dagli organi competenti della Comunità economica europea, e la opportunità di apportare alcune modifiche al codice della strada che vadano al di là delle norme contenute nel regolamento CEE. A tale riguardo, io proporrei alcuni emendamenti agli articoli relativi al rilascio delle patenti di guida e alla durata dei periodi di lavoro e di riposo dei conducenti di autotreni: questi due argomenti, a mio avviso, dovrebbero essere esaminati con molta cura.

Principalmente, il disegno di legge apporta modifiche agli articoli 79, 80 e 124 del codice stradale. La modifica all'articolo 79 (prevista nell'articolo 1 del disegno di legge) riguarda i requisiti necessari per guidare veicoli e per condurre animali: si prevede, diversamente dal codice della strada approvato nel 1959, l'età di diciotto anni per il conducente che guida autocarri il cui peso complessivo non superi i 75 quintali, purché essi siano muniti di un certificato di abilitazione professionale rilasciato dal competente ufficio della motorizzazione civile. Inoltre, per i veicoli adibiti a percorsi superiori a 450 chilometri è richiesta la presenza di due conducenti se non sono previste pause: in tal caso uno dei due guidatori può avere un'età inferiore ai ventuno anni, purché abbia conseguito l'abilitazione professionale.

Questo è un altro istituto che non esisteva nel codice della strada e che vi viene introdotto con il provvedimento in discussione. Il cer-

tificato di abilitazione professionale mette praticamente in condizione i diciottenni di guidare un autotreno, a condizione però che, nel caso in cui sia necessaria la presenza di due autisti, uno dei due abbia compiuto il ventunesimo anno di età. Con l'istituzione di questo certificato di abilitazione viene praticamente ad essere abolita la patente per uso pubblico, per cui deve intendersi soppressa la distinzione tra patente per uso privato e patente per uso pubblico, di cui parlava prima il codice della strada. Con la nuova regolamentazione, avremo soltanto la patente ed il certificato di abilitazione alla guida. Ovviamente è previsto che, per coloro i quali hanno già conseguito la patente, si possa applicare una procedura semplificata per ottenere il certificato di abilitazione.

Esaminando l'articolo 79, di cui si parla all'articolo 1 del disegno di legge, ritengo di dover sottoporre all'attenzione dei colleghi alcune proposte di modifica, che rispondono in parte anche ai suggerimenti dati dalla commissione interministeriale che lavora presso il Ministero dei lavori pubblici per la riforma del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale. In primo luogo, penso che sarebbe opportuno inserire alla lettera *d*) dell'articolo 1 (laddove si prescrive l'età di diciotto anni per la guida di motoveicoli di cilindrata fino a 125 centimetri cubi che trasportano altre persone oltre al conducente o di cilindrata oltre i 125 centimetri cubi — ma qui non si precisa se trasportando o no delle persone) una nuova distinzione, che fissi fino a 350 centimetri cubi la cilindrata delle moto che possono guidare i diciottenni e richieda un'età superiore per il guidatore che voglia condurre un motoveicolo di cilindrata superiore a questa. Non dobbiamo infatti dimenticare che esistono oggi sul mercato delle moto che superano i 1.000-1.200 centimetri cubi di cilindrata: si tratta di veri bolidi, che, per la loro potenza e velocità, mi sembra meritino da parte di chi li guida una maggiore abilità, dovuta anche alla più ampia esperienza derivante dall'età. Per la guida di motoveicoli di cilindrata così elevata si potrebbe aumentare l'età minima di guida da 18 a 21 anni.

Un'altra modifica che vorrei suggerire riguarda la guida delle auto sportive. A questo proposito la commissione interministeriale di cui ho prima detto sta esaminando la possibilità di introdurre una speciale patente, per la guida di tali auto (potrebbero essere considerate sportive le automobili con cilindrata superiore ai 2.000 centimetri cubi).

Vorrei anche suggerire alla Commissione se non sia il caso di prevedere un periodo di tirocinio di almeno sei mesi, dopo il conseguimento della patente di guida, per condurre gli autoveicoli di cilindrata superiore a 1.100 centimetri cubi.

Meritevole di approfondimento mi sembra anche quella parte dell'articolo 79 (contenuto nell'articolo 1 del disegno di legge) che tratta delle sanzioni amministrative e penali, poiché mi sembra che siano particolarmente lievi le sanzioni previste dal terz'ultimo, penultimo ed ultimo comma dello stesso articolo: in sede di discussione degli articoli proporrò pertanto alcuni emendamenti tendenti ad elevare l'importo delle pene pecuniarie previste. Considerato il valore attuale della lira, credo che le 10 mila e le 50 mila lire — che poi vengono sempre ridotte ad un terzo — siano molto esigue.

Per quanto riguarda il penultimo comma dell'articolo 79 del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale, mi sembra di ravvisare l'opportunità di distinguere tra la responsabilità per incauto affidamento di veicoli e quella per incauto affidamento di animali, che appaiono di rilevanza differente. Così, anche in relazione alla pena, si potrebbero prevedere sanzioni diverse per il contadino, ad esempio, che affida un animale ad un ragazzino, e per chi, invece, affida un potente veicolo a chi non abbia i requisiti richiesti per poterlo condurre.

L'articolo 80 del codice stradale merita un particolare esame da parte della Commissione. Occorre prevedere, come ho detto poc'anzi, un nuovo tipo di patente per coloro che guidano gli autoveicoli sportivi e di cilindrata superiore a 2.000 centimetri cubici. Inoltre, al quart'ultimo comma dell'articolo 2 del disegno di legge al nostro esame, laddove è scritto: «... è punito con l'arresto da tre a sei mesi o con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000», bisogna correggere la « o » con una « e ».

Vorrei soffermarmi un momento su di un problema che viene sollevato quotidianamente nelle aule di giustizia e che concerne il conseguimento della patente.

Come tutti sanno, è abilitato alla guida chi consegue materialmente la patente e questa materialità è raggiunta nel momento in cui il prefetto appone la propria firma sul documento. Ora, dal momento in cui il candidato ha superato l'esame per la patente al momento in cui gli viene consegnata, passano parecchi mesi dovuti alle solite remore burocratiche e in questo frattempo sono moltissimi i giovani che per la smania di guidare ven-

gono sorpresi dalla polizia stradale senza la patente. In questo caso il magistrato (la giurisprudenza al riguardo è costante) dovrà, in base al nuovo testo dell'articolo 80 previsto nell'articolo 2 del disegno di legge, punire il trasgressore con l'arresto da tre a sei mesi e con l'ammenda da lire 25.000 a lire 100.000. In questo modo si crea una grave ingiustizia, perché colui che ha superato l'esame viene equiparato a chi non ne ha mai sostenuto alcuno. In considerazione di ciò, si potrebbe dare la facoltà al magistrato di irrogare una pena di cinque giorni, o la sola ammenda da lire 10.000 a lire 40.000, a colui che dimostri di aver superato le prove di esame e di essere in attesa della patente.

Poiché il Governo ritiene di proporre alcune modifiche che vanno al di là di quelle per l'attuazione del regolamento comunitario, mi permetto di far rilevare altre due ingiustizie che vengono perpetrate a causa degli articoli 86 e 98 del testo unico sulla circolazione stradale e che costringono i magistrati ad applicare sanzioni piuttosto pesanti nei confronti di chi ha una responsabilità diversa da chi guida senza patente.

L'articolo 86 prevede il conseguimento di una speciale patente di guida per macchine agricole, carrelli e macchine operatrici. Succede molto spesso che il contadino che può guidare il trattore per i campi senza nessuna patente, e che magari ha conseguito una patente di categoria C, nel momento in cui con il trattore tocca l'area pubblica e viene sorpreso dalla polizia stradale senza la patente speciale, è paragonato a colui che guida senza patente. Al riguardo le sentenze della Corte di cassazione sono sempre costanti, per cui non si è potuto superare questo scoglio.

Poiché stiamo esaminando la materia concernente le caratteristiche per il conseguimento della patente di guida, penso che valga la pena di aggiungere al sesto comma dell'articolo 87, laddove parla di « autoveicolo o motoveicolo di categoria diversa », le parole « e specie diversa ». In questo modo porremo il magistrato nelle condizioni di applicare non più l'articolo 80, ma l'86, che prevede semplicemente un'ammenda, oggi sanzione amministrativa.

L'articolo 98 concerne la patente di guida rilasciata da Stati esteri. Ora, una sentenza della Corte costituzionale del 10 luglio 1973 ha stabilito che il cittadino italiano che consegue una patente di guida rilasciata da uno Stato estero (magari ha guidato all'estero per dieci o quindici anni autotreni pesantissimi), quando ritorna in Italia e non si precipita

subito a chiedere la sostituzione della patente o per ignoranza o per indolenza, se viene sorpreso dalla polizia stradale viene condannato come se guidasse senza patente. Per ovviare a tale ingiusto trattamento si ritiene di proporre, per il cittadino italiano che, rientrato in patria, venga sorpreso, prima di aver provveduto alla sostituzione della patente conseguita all'estero, senza tale documento, una ammenda oppure l'arresto fino ad un mese, anziché l'arresto fino a tre o sei mesi.

Vorrei poi far presente la necessità di introdurre disposizioni più severe per quanto riguarda i casi di recidiva: sottopongo questo argomento all'attenta considerazione dei colleghi, in quanto gli attuali articoli del codice non prevedono aggravanti per i soggetti recidivi. A tale riguardo, io proporrei come aggravante il rifiuto delle circostanze attenuanti.

L'articolo 3 modifica l'articolo 124 del codice della strada: quest'ultimo prevedeva semplicemente l'avvicendamento di due autisti nella guida degli autotreni; nel caso in cui il mezzo non superasse i 35 quintali, esso poteva essere affidato ad un solo conducente. Con il disegno di legge in esame, si introduce un limite massimo di percorrenza (450 chilometri) che deve essere rispettato nello spazio di un giorno dagli autotreni guidati da un solo conducente. Al di sopra di tale limite, è richiesta la presenza di due autisti, oppure una pausa giornaliera. A questo punto il discorso si amplia non tanto per l'entità delle modifiche apportate all'articolo 124, quanto per la portata degli articoli successivi del disegno di legge in discussione. Infatti questi, a parte l'articolo 5 che non mi sembra rivesta una grande importanza, disciplinano il settore del lavoro subordinato ed autonomo dei guidatori degli autotreni, garantendo, con la previsione di turni di riposo, una guida più attenta e diligente e quindi una diminuzione dei pericoli che oggi incombono sulle strade dovuti proprio alla presenza di questi pesanti automezzi. In base a tali norme, durante la guida di autotreni, autoarticolati ed autosnodati debbono essere effettuate due pause di mezz'ora ciascuna, oppure deve essere osservata una pausa di un'ora ogni quattro ore di lavoro. I turni di riposo debbono essere giornalieri, di almeno undici ore consecutive durante le ventiquattro ore; è previsto inoltre un giorno intero di riposo alla settimana. Per le imprese e gli autisti inadempienti, sono state predisposte delle sanzioni; nel caso in cui una ditta di trasporti si renda ripetutamente colpevole delle infrazioni menzionate dagli articoli, essa sarà passibile an-

che di revoca della licenza per l'abilitazione al trasporto di merci e passeggeri.

L'articolo 10 del disegno di legge concerne la notificazione e contestazione delle contravvenzioni, che deve essere effettuata immediatamente; nel caso in cui ciò non risulti possibile, si deve fare riferimento alla disposizione contenuta nell'articolo 141 del codice della strada. A tale proposito, sembrerebbe opportuna una modifica a tale articolo nel senso di prolungare i termini stabiliti per la notifica della contravvenzione: nei grandi centri, infatti, molti contravventori possono sfuggire alle conseguenze delle infrazioni commesse in quanto i termini per gli accertamenti necessari sono molto brevi. Se dovessimo quindi modificare l'articolo 141, sarebbe opportuno mettere gli uffici di polizia giudiziaria e dei vigili urbani nelle condizioni di poter notificare tutte le infrazioni, non soltanto quelle contemplate nella norma ma, anche, ad esempio, le infrazioni al divieto di sosta. A mio avviso sarebbe poi indispensabile aumentare gli importi delle ammende previsti nell'articolo 11 del disegno di legge al fine di garantire una più scrupolosa osservanza delle norme che stiamo per varare. Alcune cifre, infatti, sono piuttosto basse, soprattutto se consideriamo il fatto che queste ammende sono comminate a grosse aziende di autotrasporti.

Non aggiungo altro, sperando che la Commissione voglia ampliare l'ambito limitato del disegno di legge, almeno per quanto riguarda le norme comprese sotto il titolo sesto del codice della strada. Sarebbero certo moltissime le norme da sottoporre a revisione, ma facendo ciò ci perderemmo in una serie di disquisizioni e proposte che esorbiterebbero dal testo al nostro esame. Ma restando nell'ambito del titolo sesto del codice della strada, rimarremmo anche in quello del disegno di legge e non andremmo contro le intenzioni del Governo, che, nella relazione introduttiva al testo presentato, esso ha ricordato che con l'occasione si è ritenuto di non limitarsi ad apportare ai tre articoli del codice soltanto le modifiche strettamente necessarie all'attuazione del regolamento comunitario, ma di modificarli in maniera completa ed organica, tenuto conto anche dei lavori in corso, presso il Ministero dei lavori pubblici, da parte della commissione interministeriale per la riforma del testo unico sulla disciplina della circolazione stradale.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

KORACH. Concordo con il relatore circa l'opportunità di procedere ad ulteriori modifiche del provvedimento in discussione: prenderemo dunque in considerazione, in sede di esame degli articoli, i vari emendamenti che ha proposto e che mi sono sembrati tutti molto ragionevoli: soprattutto quello relativo ad un ampliamento dei termini di notificazione dei verbali di contravvenzione, che appaiono veramente ristretti. Oggi, a causa di un ritardo in queste notifiche, chi ha collezionato, ad esempio, diverse multe per sosta vietata, ne paga soltanto alcune. Occorrerà dunque esaminare attentamente le varie questioni, e non limitarsi ad un puro recepimento delle norme CEE: del resto, un adempimento del genere non sarebbe nemmeno obbligatorio in quanto tali norme prevedono, al paragrafo quarto dell'articolo 14, la facoltà, per i paesi membri, di adottare alcune varianti rispetto alle norme formulate dalla Comunità. Oltretutto tali norme non sembrano condivisibili in ogni loro parte, specie per quanto riguarda l'introduzione del registratore meccanico di controllo a bordo degli automezzi, in sostituzione del libretto personale. Una norma del genere è senz'altro da rifiutare: se infatti le disposizioni della CEE intendono garantire che i guidatori siano sempre riposati, in modo da rendere il traffico più sicuro, l'introduzione di un tale congegno mi sembra molto pericolosa; nelle grandi ditte si terrebbe solo il registro con i tempi di guida e di fermata degli automezzi, ma non quello del lavoro compiuto degli autisti, rendendo così possibile una utilizzazione di questi su molti automezzi diversi della stessa ditta, aumentando il percorso giornaliero. Il controllo meccanico può essere semmai ammesso come strumento riguardante la verifica dell'automezzo e non il controllo del conducente.

MARZOTTO-CAOTORTA. Anch'io sono d'accordo sull'opportunità di una più organica revisione della materia oggetto del disegno di legge in esame. In particolare vorrei suggerire che venga adeguatamente aumentata la misura della contravvenzione per sosta vietata nei centri abitati: l'attuale cifra di mille lire, che è assolutamente troppo bassa, potrebbe esser elevata a diecimila lire, oppure si potrebbe introdurre la progressività della multa, per recidiva; quello del divieto di sosta è diventato un problema cruciale per risolvere le scottanti questioni del traffico cittadino, e, se perdiamo quest'occasione, passerà molto tempo prima che possiamo intro-

durare una modifica su questo argomento nella legislazione. Preannuncio pertanto la presentazione di un apposito emendamento al riguardo.

PICCINELLI. Sarebbe certo affascinante l'ipotesi di rivedere organicamente e senza correre il rischio di errori un testo unico così ampio e complesso qual è quello che contiene le norme in materia di circolazione stradale. Non potendo in questa sede fare una cosa del genere, io penso che dovremmo seguire la farsariga dell'impostazione governativa, non limitandoci cioè soltanto a recepire le norme della CEE, ma modificando tutte quelle relative al titolo sesto del codice della strada; nel fare ciò esamineremo l'opportunità di rivedere alcune norme (particolarmente quelle che sono toccate dalla modifica che andiamo compiendo), quali quelle relative al termine di notificazione dei verbali di contravvenzione, alle misure delle sanzioni, che dovrebbero essere aggravate. Dall'approvazione del codice della strada sono passati 14 anni e, sia per il diminuito valore della moneta, sia per la mutata realtà dei grandi centri urbani, una multa di mille lire non è più sufficiente a frenare il fenomeno dell'abbandono delle auto in sosta vietata, così come non sono adeguate altre sanzioni. Pur rimanendo nell'ambito delle norme contenute nel titolo sesto del codice della strada, occorre, quindi, sia modificare le sanzioni previste, ed aumentare la misura di tutte per non creare disarmonie (fra l'altro l'articolo 13 delle norme comunitarie ce ne dà la possibilità), sia prevedere una precisa norma che aumenti sensibilmente i termini per la notifica della contestazione.

Per il resto concordo con il relatore sull'opportunità di prevedere alcune norme per la conduzione delle motociclette di grossa cilindrata e per la guida delle auto sportive. Sappiamo tutti il grado di pericolosità raggiunto da questi veicoli sportivi (il relatore ha parlato di bolidi, io parlerei piuttosto di « bombe ») alla cui guida troviamo persone che per la loro età non guidano con la necessaria cautela (conosciamo l'impulsività dell'età giovanile) e non hanno, soprattutto, un'adeguata esperienza. Pertanto si potrebbe prevedere una particolare patente per la guida di questi veicoli sportivi, stabilendo che dal conseguimento della normale patente al conseguimento di quest'ultima debba passare un congruo periodo di tempo.

POLI. Sono d'accordo con l'onorevole Piccinelli sull'opportunità di procedere ad un

esame approfondito delle norme del provvedimento. Poiché stiamo discutendo in sede legislativa, credo che ci convenga limitare l'esame agli articoli del disegno di legge sottoposto alla nostra attenzione, altrimenti renderemo meno efficace la discussione.

Ritengo che sia necessario procedere ad una esemplificazione delle procedure per il rilascio delle patenti di guida. Attualmente vi sono un accertamento di idoneità fisica ed un esame sulla conoscenza del motore e degli altri aspetti inerenti alla guida da parte dell'ufficio tecnico competente, che è l'ispettorato generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione; successivamente vi è l'intervento della prefettura, che procede materialmente al rilascio della patente. A parte il tempo che si perde nel seguire questa procedura, è evidente che l'intervento della prefettura è esclusivamente formale, non ha cioè una caratteristica che possa essere rilevata sul piano tecnico. Anche se a questo riguardo vi possono essere dei punti di vista discordanti, dobbiamo tener conto delle discussioni che sono avvenute nella commissione interministeriale composta dai rappresentanti del Ministero dei lavori pubblici e di quello dei trasporti, nel corso delle quali è stata rilevata la prevalente caratteristica tecnica della patente e, di conseguenza, la prevalenza del giudizio dell'ufficio tecnico. Questa commissione interministeriale si è pronunciata in senso favorevole ad una esemplificazione delle procedure, con il solo parere contrario del rappresentante del Ministero dell'interno. Per questo motivo, mi permetterò di sottoporre all'attenzione della Commissione un emendamento all'articolo 80 del codice della strada.

Riguardo alla richiesta di aumento della misura delle contravvenzioni per divieto di sosta, non c'è dubbio che l'attuale contravvenzione di mille lire non costituisce più una pena valida nei confronti del trasgressore. Tuttavia non possiamo dimenticare le inadempienze degli organi che dovevano impedire l'attuale, caotica situazione per la sosta delle macchine. Se è giusto, cioè, prevedere un aumento delle contravvenzioni, sarebbe anche giusto, però, che gli organi competenti (vuoi gli enti locali, vuoi lo Stato), risolvesero il problema dei posteggi, altrimenti, non si potrà fare a meno di ricorrere a questa contravvenzione. Proprio per queste inadempienze, infatti, non è possibile osservare rigidamente le norme che regolano il parcheggio. Credo che non vi sia alcuna città che abbia risolto questo problema. Inoltre che cosa è stato fatto per impedire che si debba

ricorrere al parcheggio abusivo? Questo è il punto. Se noi aumentassimo notevolmente le contravvenzioni per il divieto di sosta, probabilmente faremmo un grosso favore ai corpi di polizia urbana, che sono notevolmente cointeressati alla distribuzione dell'ammontare delle contravvenzioni, ma non faremmo certamente un'opera persuasiva nei confronti degli utenti della strada, che si troverebbe di fronte a questa alternativa: o accantonare la macchina in un punto dove non vi sia il divieto di sosta, o vedersi abbondantemente multati.

BAGHINO. Ho molto apprezzato la relazione svolta dall'onorevole Dal Maso, in quanto mi ha fatto capire quanto sia ampio il problema, soprattutto per lo studio delle correlazioni che comporta questo provvedimento. Da questo studio abbiamo potuto rilevare quanto sia necessario rivedere il codice della strada, ed ecco perché sono state avanzate alcune proposte di modifica. Io, però, sono contrario, o comunque molto perplesso, ad introdurre troppe modifiche al codice della strada, come ha prospettato il relatore. D'accordo su quelle proposte per le pene, in modo che vi sia una certa gradualità, ma non andrei oltre, anche perché commetteremmo l'errore, che mi pare sia consuetudinario di inserire nel provvedimento norme estranee al titolo del medesimo. Per esse dovremmo pertanto attendere la presentazione di un provvedimento *ad hoc*.

Quindi, non vorrei che dai nostri lavori scaturisse un provvedimento disorganico: raccomanderei pertanto alla Commissione di attenersi strettamente al titolo del disegno di legge anche per evitare discrasie in ordine all'emanando nuovo codice della strada. Annuncio infine che mi riservo di esprimere il parere del gruppo del MSI-destra nazionale sugli articoli in sede di esame degli stessi.

CERAVOLO. Vorrei sottoporre all'attenzione del rappresentante del Governo e dei commissari un problema che, a mio giudizio, non può esser ignorato in sede di discussione di norme relative alla disciplina della circolazione stradale: mi riferisco, cioè, al problema della introduzione di un limite di velocità sulle nostre strade. Secondo gli ultimi dati rilevati in materia, in Italia in un anno muoiono più di undicimila persone in incidenti automobilistici. Ci troviamo pertanto di fronte ad una grave responsabilità: ora, non so se sia possibile introdurre nel testo in esame una serie di disposizioni atte ad argi-

nare questa tragica valanga di incidenti (il titolo del disegno di legge potrebbe eventualmente essere corretto) ma, in ogni caso, vorrei sapere dall'onorevole Cengarle quale sia il parere del Governo in merito e, in particolare, se sia possibile usufruire del provvedimento in esame per avviare a soluzione il problema.

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

**CENGARLE, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Ringrazio il relatore per la sua esauriente esposizione e dichiaro subito che non avrei alcuna difficoltà ad ampliare i termini del nostro discorso — pur tenendo conto del titolo del disegno di legge — allo scopo di rivedere alcune norme che ormai debbono essere considerate chiaramente inadeguate a fronteggiare la nuova realtà della circolazione stradale nel nostro paese.

Sugli emendamenti preannunciati dal relatore e, nel corso della discussione sulle linee generali, da altri colleghi, (ai quali aggiungo due emendamenti governativi, il primo al punto *b*) dell'articolo 3 e l'altro all'ultimo comma dell'articolo 5), esprimo parere sostanzialmente positivo, in quanto trovo che essi siano ragionevoli e pertinenti. Esprimo soltanto alcune perplessità sulle proposte di modifica avanzate dal collega Poli in quanto si tratta di norme regolamentari che non riterrò opportuno inserire in un disegno di legge in questo momento. Tuttavia, a mio avviso, gli emendamenti in questione dovrebbero essere più approfonditamente esaminati per poter formulare un giudizio obiettivo sul tipo di revisione che si intende attuare ed anche sulle norme che dobbiamo introdurre (senza peraltro ampliare la portata nel disegno di legge) in ottemperanza alle direttive della Comunità economica europea.

Per quanto riguarda, poi, la richiesta dell'onorevole Ceravolo (di cui condivido in pieno le preoccupazioni) non sono in grado di fornire oggi una risposta, anche perché, in materia, il Ministero dei trasporti è condizionato dal Ministero dei lavori pubblici; negli altri paesi, invece, il primo stabilisce non soltanto le norme relative al limite di velocità, ma anche quelle che interessano il campo più vasto della sicurezza stradale. Nel nostro paese, invece, il Ministero dei lavori pubblici interferisce pesantemente in tale materia, mentre a mio giudizio esso dovrebbe esclusivamente occuparsi della costruzione di strade, lasciando la competenza primaria in materia

di norme sulla circolazione stradale al Ministero dei trasporti. Debbo dire, comunque, che qualcosa si sta muovendo nel senso auspicato dall'onorevole Ceravolo: è evidente infatti, che quanto prima dovrà essere introdotto un limite di velocità perché le notizie che provengono dalle nostre strade sono veramente drammatiche.

Concludo, quindi, riservandomi di esprimere articolo per articolo il pensiero del Governo e pregando i colleghi di formulare in termini precisi gli emendamenti preannunciati, affinché io possa valutarne la validità.

**PRESIDENTE.** Riterrei opportuno, a questo punto, rinviare il seguito della discussione per consentire ai colleghi di riflettere ulteriormente sull'importante materia e di predisporre gli emendamenti che riterranno opportuni. Se non vi sono obiezioni, così può rimanere stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

#### **Discussione del disegno di legge: Modifica dell'articolo 694 del codice della navigazione (1851).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica dell'articolo 694 del codice della navigazione ».

Comunico ai colleghi che la Commissione finanze e tesoro ha espresso il seguente parere:

« La Commissione esprime, a maggioranza, parere favorevole sul disegno di legge. La minoranza, suggerendo di determinare un parametro per la definizione dei « casi eccezionali » menzionati al secondo comma dell'articolo unico, manifesta contrario avviso all'eliminazione dei vincoli di destinazione e propone la soppressione, sempre al secondo comma, delle parole « ed indipendentemente dalla futura destinazione degli immobili ».

Comunico altresì che dalla Commissione giustizia è pervenuto il seguente parere:

« La Commissione giustizia esprime parere favorevole, condizionatamente alla soppressione, al secondo alinea dell'articolo unico, delle parole « ed indipendentemente dalla futura destinazione degli immobili ».

L'onorevole Poli ha facoltà di svolgere la sua relazione.

**POLI, Relatore.** Il disegno di legge in esame riguarda la modifica dell'articolo 694

del codice della navigazione, il quale dispone che il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il ministro delle finanze, può, compatibilmente con le esigenze del pubblico uso, dare in concessione a privati, per la durata massima di venti anni, parti di suolo degli aerodromi statali per costruirvi aviorimesse o altri edifici o impianti da adibire al traffico aereo.

Ciò automaticamente comporta per il concessionario la necessità di arrivare ad un ammortamento di queste infrastrutture in un tempo che è relativamente breve, se si considera l'elevato valore delle infrastrutture stesse. La norma contenuta nell'articolo 694 del codice della navigazione poteva essere opportuna, così com'è formulata, al momento della sua iniziale stesura, in considerazione del fatto che a quell'epoca l'aviazione aveva tutt'altre dimensioni rispetto a quelle che essa ha attualmente, e soprattutto aveva necessità di infrastrutture notevolmente più ridotte in confronto a quelle che oggi occorrono per la normale gestione di un servizio aereo. È necessario che noi riflettiamo su tutto questo, anche per non aggravare troppo i costi di trasporto aereo in relazione alle quote di ammortamento, e che ci rendiamo conto che si deve arrivare a prolungare almeno di dieci anni il periodo di tempo dato al concessionario per ammortizzare le opere da lui costruite sul terreno demaniale. La modifica che viene quindi proposta all'articolo 694 del codice della navigazione prevede, in linea di massima, la proroga del limite di concessione, lasciando però la facoltà al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile di esaminare caso per caso l'opportunità di aderire alle richieste che potranno essere avanzate in questo senso dai concessionari interessati.

Si tratta, insomma, di una norma che, in definitiva, introduce un sistema organico, mentre finora si sono fatte delle eccezioni per alcuni aeroporti a gestione privata esistenti in Italia, per i quali addirittura si è cominciato a prevedere fin d'ora l'ulteriore prolungamento del periodo della concessione (basti l'esempio dell'aeroporto di Milano, dove esistono infrastrutture di una portata tale, che ammortizzarle in un periodo di venti o anche di trent'anni risulterebbe eccessivamente oneroso e renderebbe forse proibitivo il costo del trasporto aereo). Lo scopo principale della modifica che intendiamo apportare all'articolo 694 del codice di navigazione è, dunque, quello di dare la possibilità al ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il ministro delle finanze, di estendere il

periodo della concessione; in questi casi, trattandosi di terreno demaniale, il ministro resta sempre il *dominus* della decisione.

Infine, a proposito del parere espresso dalle Commissioni giustizia e finanze e tesoro, devo dire che la soppressione proposta delle parole « ed indipendentemente dalla futura destinazione degli immobili stessi », che figurano al terzo comma dell'articolo, mi lascia francamente un po' perplesso, in quanto mi sembra che togliere questa espressione equivalga a lasciare un'eccessiva discrezionalità al Ministero interessato: tuttavia penso che convenga aderire ad un parere che è stato espresso, quasi con le stesse parole, da ben due Commissioni, anche se quello invariato dalla Commissione finanze e tesoro è soltanto il parere della minoranza.

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

**BAGHINO.** Intervengo per preannunciare due emendamenti; il primo riguarda la soppressione, al terzo comma dell'articolo, delle parole « ed indipendentemente dalla futura destinazione degli immobili stessi », in quanto penso che tale inciso renda maggiormente possibili le distrazioni dai compiti dei concessionari. D'altra parte, il mio emendamento si accorda ai pareri espressi dalla Commissione giustizia e dalla Commissione finanze e tesoro, dei quali occorrerà certo tener conto.

Il secondo emendamento consiste in una proposta di soppressione dell'ultimo comma dell'articolo, che io ritengo pleonastico: esistono già, infatti, tassative norme di sicurezza antincendio, cui non si può derogare, in presenza di depositi di materiali o sostanze che presentano pericolo d'incendio; quindi, l'ultimo comma avrebbe semmai il senso di un richiamo alle tassative norme generali esistenti in questo campo: esso non è, insomma, indispensabile.

**MARZOTTO CAOTORTA.** Concordo innanzitutto con quanto detto dall'onorevole relatore, con la proposta di soppressione dell'ultimo comma dell'articolo avanzata dal collega Baghino, e con l'eliminazione delle parole « ed indipendentemente dalla futura destinazione degli immobili stessi », richiesta dalle Commissioni giustizia e finanze e tesoro. Vorrei però sottoporre al rappresentante del Governo una mia perplessità, che cioè questo disegno di legge, che reca delle facilitazioni, possa favorire la proliferazione di aeroporti che nascono per iniziativa privata; c'è il ri-



schio infatti che, una volta ottenuto il permesso di costruire su terreno demaniale prima un capannone, poi una pista, si finisca per costruire un intero aeroporto, come quello che sta nascendo in Valtellina. Si tratta di bellissime iniziative private, magari utili: ma sarebbe opportuno che tutto questo non avvenisse con un semplice provvedimento amministrativo, e che il rilascio della concessione fosse subordinato ad un minimo di conformità al piano nazionale degli aeroporti.

Quindi, io francamente ritengo che, prima di concedere questo ampliamento del periodo di concessione da venti a trent'anni, dovremo esaminare se ciò non comporti il rischio di una proliferazione degli aeroporti, con la conseguente creazione di servizi magari in concorrenza con quelli già esistenti ed il pericolo di aumentare il caos in cui già versano i servizi pubblici.

Nutro quindi forti perplessità e sarei propenso ad imporre per questi casi eccezionali di concessione la loro compatibilità con il piano degli aeroporti, e cioè che siano corroborati da una pianificazione nazionale aeroportuale cui è tenuto il Ministero, non certo il privato che costruisce, ad esempio, il capannone.

Nella relazione che accompagna il disegno di legge ci si riferisce agli investimenti della compagnia di bandiera per l'aeroporto di Roma-Fiumicino, ma ciò è stato superato dal provvedimento che abbiamo approvato nella scorsa estate; evidentemente si tratta di un problema che riguarda gli aeroporti « fantasma ».

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Informo la Commissione che al Senato si sta cercando di ottenere per tale provvedimento il trasferimento alla sede deliberante, e mi auguro che in tal modo si potrà procedere con una certa rapidità alla sua approvazione.

KORACH. Le osservazioni fatte dalla minoranza della Commissione finanze e tesoro e quelle dell'onorevole Marzotto Caotorta potrebbero essere tradotte in emendamenti.

Al primo capoverso dell'articolo unico, preannuncio la presentazione di un emendamento tendente ad aggiungere, dopo le parole « in concessione », le altre « ad enti pubblici ». Inoltre, quando questa concessione riguardi materie di competenza regionale, per esempio i piani urbanistici, vorrei che fosse sentita la regione, e al riguardo presenterò un emendamento.

Dopo aver ascoltato l'onorevole Marzotto Caotorta, ritengo che sia altresì opportuno aggiungere un capoverso con un apposito emendamento.

Dato però che la materia è delicata, propongo di rinviare la discussione alla settimana prossima, in modo che i singoli gruppi possano riflettere sul modo di legare queste concessioni alle leggi ed ai decreti in vigore, che specificano le destinazioni degli aeroporti per le opere più importanti.

BAGHINO. In merito all'emendamento aggiuntivo, al primo capoverso, delle parole « ad enti pubblici », desidero rilevare che la concessione è circoscritta a parti di suolo degli aerodromi statali per costruirvi aviorimesse o altri edifici o impianti da adibire a fini attinenti al traffico aereo; si potrà trattare, per esempio, di un *aeroclub*.

KORACH. No, perché questo può essere utilizzato da chiunque.

POLI, *Relatore*. Siccome alcune osservazioni che sono state fatte sono giuste, ritengo che si possano sopprimere le parole « a privati », anche perché mi sembra più logico che la concessione non sia destinata né ad enti pubblici né a privati.

KORACH. Sono d'accordo.

FOSCARINI. Nel provvedimento che abbiamo approvato sull'aeroporto di Roma-Fiumicino, ci siamo riferiti alla gestione del sistema aeroportuale della capitale.

POLI, *Relatore*. Il fine di questo disegno di legge è quello di favorire le costruzioni, ma soprattutto l'esercizio degli *aeroclubs*; ecco perché nel testo vi era il riferimento solo ai privati. Siccome gli *aeroclubs* possono diventare enti pubblici o vi potranno essere enti pubblici che vorranno gestire un siffatto sistema, mi sono pronunciato a favore della soppressione delle parole « a privati ».

KORACH. Una volta modificato un articolo del codice della navigazione, la modifica vale *erga omnes*.

POLI, *Relatore*. Sono d'accordo, ma dobbiamo tenere presente la portata del provvedimento, che è piuttosto limitata. Se mettiamo in risalto, come ha sostenuto l'onorevole Marzotto Caotorta, che i casi eccezionali devono essere legati ad un piano degli aeropor-

ti, sgombriamo il terreno da qualsiasi preoccupazione, perché è pacifico che un piano aeroportuale non può essere lasciato alla mercé di questo e di quello, necessitando dei controlli previsti nel piano. Pertanto, sono favorevole agli emendamenti preannunciati in tal senso.

Quanto alla richiesta di rinvio della discussione, vorrei far notare che è la terza volta che questo disegno di legge viene iscritto all'ordine del giorno della Commissione: pertanto si sarebbe potuto approfondire la materia ed i colleghi hanno avuto la possibilità di consultarsi. Se sono sorte altre preoccupazioni, possiamo esaminarle e discuterle, ma non mi sembra che sia il caso di rinviare la discussione, anche in considerazione, ripeto, della limitata portata del provvedimento.

FIORIELLO. Vorrei insistere sulla proposta di rinvio avanzata dall'onorevole Korach, non solo per le considerazioni che sono state espresse e per mettere in condizione i gruppi di studiare bene questa materia, ma soprattutto perché, a nostro avviso, per poter obiettivamente esprimere un giudizio sul disegno di legge in esame, è necessario prima conoscere il responso dell'altro ramo del Parlamento sul provvedimento relativo alla nuova aerostazione di Roma-Fiumicino, che rappresenta il 60 per cento del complesso aeroportuale italiano, ed è quindi determinante ai fini dell'esame del disegno di legge all'ordine del giorno.

MARZOTTO CAOTORTA. Onorevole presidente, al fine di superare l'*impasse* potremmo proporre un emendamento che accogliesse le istanze sollevate dal gruppo comunista.

KORACH. Sono d'accordo.

MARZOTTO CAOTORTA. Noi proporremo di aggiungere al primo comma, dopo le parole « pubblico uso », le parole « e con il piano nazionale degli aeroporti ».

FIORIELLO. Questo piano ancora non esiste, o, per lo meno, non è stato ancora formulato in termini concreti.

MARZOTTO CAOTORTA. Potremmo allora sostituire il termine « piano » con il termine « pianificazione ».

BODRITO. Dal punto di vista giuridico non mi sembra corretto, nel formulare un articolo di un codice, fare riferimento ad una legge, cioè ad un atto che ha carattere con-

tingente. Riterrei più opportuno, pertanto, al fine di risolvere questo problema di carattere formale, trasformare l'emendamento proposto dal collega Marzotto Caotorta in un articolo a parte che, nel testo in esame, diverrebbe l'articolo 2. Tale norma, inoltre, dovrebbe contenere un riferimento più puntuale al testo del disegno di legge in discussione.

BAGHINO. Non è possibile inserire un secondo articolo, perché il disegno di legge in esame prevede specificamente la modifica di un articolo del codice della navigazione: se noi approvassimo il testo con due articoli, giungeremmo in pratica un nuovo articolo al codice, il che, evidentemente, non è possibile. Io ritengo che la dizione del primo comma dell'articolo unico sia sufficiente a fugare qualsiasi perplessità: indiscutibilmente, la pubblica amministrazione concede le autorizzazioni alla costruzione dei servizi sulla base delle leggi relative alla tutela degli aerodromi statali. Non mi sembrerebbe pertanto opportuno inserire nella norma delle limitazioni, in quanto il codice ha valore universale e quindi non può essere sottoposto a condizionamenti.

FOSCARINI. Allo scopo di esemplificare, prendiamo in esame gli attuali aerodromi che coprono la grande maggioranza del traffico nazionale. Gli aeroporti di Milano, Torino, Genova e Venezia-Tessera sono stati privatizzati per legge: cioè, le concessioni di suolo in questi aerodromi debbono essere richieste alle società o ai consorzi che li gestiscono. Esiste poi il problema degli aeroporti statali, di cui quello di Roma-Fiumicino è l'espressione più drammatica. Ora, nella relazione introduttiva del disegno di legge in esame è detto che dal 1961 la compagnia di bandiera ha costruito, e ha in corso di realizzazione, a Fiumicino, un complesso di servizi il cui costo complessivo si aggira sui quaranta miliardi di lire. Poiché non è pensabile che il costo di tali costruzioni possa essere ammortizzato nel periodo di venti anni, si avverte l'urgenza di integrare l'articolo 694 del codice della navigazione, nel senso di prevedere che, in casi eccezionali, connessi alla particolare entità degli investimenti realizzati dalle compagnie di navigazione aerea, il limite massimo della concessione possa essere elevato a trenta anni. Analoghe possibilità vengono conferite anche ad altre compagnie di navigazione aerea nazionale che abbiano effettuato o intendano effettuare investimenti di rilevante entità. Di conseguenza, una volta ap-

provato il disegno di legge in esame, così come è avvenuto per gli aeroporti privatizzati che ho citato all'inizio del mio intervento, i privati o altri enti pubblici dovranno rivolgersi alle società per azioni con capitale IRI per ottenere concessioni...

**MARZOTTO CAOTORTA.** Questo disegno di legge non riguarda l'aeroporto di Roma-Fiumicino.

**FOSCARINI.** Ma non possiamo approvare oggi un disegno di legge che è in contrasto con un provvedimento sulla stessa materia pendente presso l'altro ramo del Parlamento.

**MARZOTTO CAOTORTA.** Il disegno di legge in esame non riguarda affatto, ripeto, l'aeroporto di Roma-Fiumicino, ma gli altri aerodromi nazionali. Non esiste, quindi, alcun contrasto tra i due provvedimenti da lei citati.

**FOSCARINI.** Oggi l'aerodromo è statale, ma verrà privatizzato con l'approvazione del provvedimento pendente presso l'altro ramo del Parlamento. Il disegno di legge in esame, quindi, riguarda il complesso aeroportuale di Roma. Noi abbiamo stabilito che per gli aeroporti privatizzati la richiesta di concessione debba essere indirizzata alle società o ai consorzi a cui è affidata la gestione. Ma allo stato attuale delle cose l'aerodromo è statale. Noi dobbiamo tenere presente il rapporto tra questo testo e quello che è in discussione al Senato. Occorre che riflettiamo e che non dimentichiamo quanto abbiamo già stabilito in Commissione.

**POLI, Relatore.** La questione non sta veramente in questi termini. Noi ci troviamo di fronte ad un articolo del codice della navigazione che permette al ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di dare in concessione a privati parti di suolo degli aerodromi statali ma per un periodo non superiore a vent'anni, scaduto il quale tutte le opere stabili devono passare in proprietà dello Stato. Ma di fronte a questo periodo limitato di tempo, ben difficilmente persone o enti sono disposti a realizzare grossi investimenti, quali oggi ne occorrono per le infrastrutture di qualsiasi aerostazione, dal momento che in venti anni non riuscirebbero ad ammortizzare i capitali investiti.

Per non scoraggiare, quindi, certe iniziative in questo settore, e per mettere il patrimonio del trasporto aereo italiano in condizioni di far fronte alle sempre maggiori esi-

genze che si riscontrano nel paese, lo Stato vuol dare ai concessionari — che appunto si introducono, entro certi limiti, in questo settore per operarvi — un ulteriore periodo di tempo al fine di rendere più agevole l'ammortamento degli investimenti effettuati. Questo è il significato reale dell'articolo unico che stiamo esaminando.

È chiaro che se non vi fosse stato l'apposito provvedimento per l'aerostazione di Roma-Fiumicino, che abbiamo qui approvato poco tempo fa, il testo di cui ci stiamo occupando avrebbe riguardato anche quell'aeroporto; ora esso riguarda invece soprattutto tanti altri aeroporti italiani, disseminati un po' dappertutto, e che hanno bisogno di cambiare le proprie attrezzature perché obsolete o insufficienti alle esigenze cui devono rispondere.

Dire perciò che il provvedimento oggi in esame è limitato al caso dell'aeroporto di Roma-Fiumicino non risponde a verità: qui si tratta di dare la possibilità di effettuare costruzioni su determinati aeroporti già funzionanti, ma che hanno bisogno di compiere un adeguamento delle infrastrutture ai servizi, essendo aumentato il traffico aereo. La modifica dell'articolo 694 del codice della navigazione era l'unica strada da seguire per raggiungere questo scopo: prego perciò la Commissione di voler considerare la questione sotto gli aspetti che ho esposto, che rivestono una particolare importanza.

**KORACH.** Mi sembra che qui si stia facendo un po' di confusione; il disegno di legge sull'aerostazione di Roma-Fiumicino, se ed in quanto verrà approvato, stabilirà un regime particolare, che terrà conto anche dei problemi relativi ai termini e ai modi della concessione. Ma, approvato quel disegno di legge (ed io invito la Commissione a riflettere se non sia il caso, proprio per non ostacolarne l'approvazione, di evitare una modifica dell'articolo 694 del codice di navigazione, che si ponga quindi a monte della legge stessa), rimane aperto il problema di tutti gli altri aeroporti italiani. Si pensi solo al caso dell'aeroporto della Malpensa che, se sarà ingrandito, lo sarà non per legge, ma per concessione diretta del suolo fatta dal Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile a privati, senza che questo provvedimento sia portato all'esame del Parlamento. Né discuteremo di altri aeroporti, da quello di Pisa a quello di Sant'Eufemia Lamezia, che non so chi stia costruendo. E con il testo che stiamo esaminando non ci occupiamo solo degli *aeroclubs*,

com'è stato qui detto, dal momento che la modifica di un articolo del codice di navigazione riguarda chiunque, non è riferita ad una particolare persona giuridica.

Ora, in mancanza di leggi speciali (come quella che abbiamo approvato per l'aerostazione di Roma-Fiumicino) si procederà con concessioni amministrative. Tutti ci rendiamo conto che in questo modo diamo al Governo uno strumento sottratto al controllo del Parlamento: all'inizio si comincerà dagli *aeroclubs*, poi si faranno strutture capaci di consentire in realtà un esercizio aeroportuale; iniziatosi tale esercizio, nasceranno le richieste agli enti locali, con conseguente erogazione di spese. Si sa, ad esempio, che, senza che si sia mai discusso del piano degli aeroporti, né si siano affrontati questi problemi a livello regionale, vi è stata una promessa di aiuti finanziari fatta personalmente dal ministro ai gestori di un certo aeroporto della Lombardia, promessa che ha fatto seguito al rilascio di una concessione, che a sua volta ha permesso l'impianto di una certa linea, mettendo così in moto un meccanismo a valanga. Occorre pertanto ricondurre tutta questa materia al concetto fondamentale che non debbono costruirsi aeroporti se non nell'ambito di una pianificazione nazionale del settore.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Faccio presente che il Governo intende proporre una modifica all'emendamento preannunciato dal relatore e dall'onorevole Marzotto Caotorta, così che la concessione verrebbe data compatibilmente « con la pianificazione nazionale degli aeroporti »: in questo modo credo che le preoccupazioni dell'onorevole Korach potrebbero essere superate.

FOSCARINI. Non so bene che cosa possa risolvere questa frase; noi conserviamo le nostre perplessità. A proposito dell'aerostazione di Roma-Fiumicino, noi abbiamo stabilito una nuova gestione « privatizzata »: non è cioè più compito del Ministero dare le concessioni, ma di una società. Ora noi stiamo esaminando qualcos'altro, che riguarda anche o prevalentemente l'aeroporto di Fiumicino, dal momento che attualmente esso è l'aeroporto statale per eccellenza. Io non mi sento di approvare il testo che abbiamo dinanzi, senza prima aver esaminato i vari problemi ad esso connessi. Il gruppo comunista insiste pertanto nella sua proposta di rinvio.

PICCINELLI. Ma, come affermava prima l'onorevole sottosegretario, l'emendamento Poli-Marzotto Caotorta, completato dal subemendamento governativo, consentirebbe l'introduzione di un punto di riferimento permanente: non vedo quindi il motivo di rimandare ulteriormente l'approvazione del disegno di legge in esame.

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

Pongo in votazione la proposta del deputato Korach ed altri di rinviare la discussione alla prossima settimana.

(È respinta).

Passiamo all'esame dell'articolo unico. Ne do lettura.

#### ARTICOLO UNICO.

L'articolo 694 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con il ministro delle finanze, può, compatibilmente con le esigenze del pubblico uso, dare in concessione a privati, per un periodo non superiore a venti anni, parti di suolo degli aerodromi statali, per costruirvi aviorimesse o altri edifici o impianti da adibirsi a fini attinenti al traffico aereo.

In casi eccezionali, connessi alla particolare entità degli investimenti effettuati o da effettuarsi per la realizzazione delle opere di cui al comma precedente, il limite massimo della concessione potrà essere elevato a 30 anni e si potrà procedere all'applicazione di canoni determinati avuto riguardo allo stato in cui si trovano i beni al momento della concessione ed in relazione alle loro normali possibilità di utilizzazione ed indipendentemente dalla futura destinazione degli immobili stessi.

Il concessionario è tenuto ad esibire, a richiesta, un piano di ammortamento relativo alle opere da realizzare che sarà valutato d'intesa fra il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e il Ministero delle finanze ai fini della determinazione della durata della concessione.

Gli enti pubblici o privati che perseguono fini di pubblico interesse possono ottenere concessioni di suolo negli aerodromi statali e di uso di aviorimesse e di altri edifici negli aerodromi stessi, previa determinazione di

canoni di mero riconoscimento del carattere demaniale dei beni.

Per quanto concerne gli aerodromi militari, il ministro della difesa esercita le stesse facoltà riconosciute al ministro dei trasporti e dell'aviazione civile in materia di concessioni di suolo sugli aerodromi civili.

Per la costruzione e l'esercizio di depositi di materiali o sostanze che presentano il pericolo d'incendio o di esplosione si osservano le norme stabilite dal regolamento ».

Gli onorevoli Marzotto Caotorta e Poli hanno presentato il seguente emendamento:

*Alla quarta riga del primo capoverso, dopo le parole: « pubblico uso » aggiungere le altre: « e con i piani nazionali degli aeroporti ».*

Il Governo ha presentato il seguente emendamento all'emendamento Marzotto Caotorta e Poli:

*Sostituire le parole: « i piani nazionali » con le altre: « la pianificazione nazionale ».*

FOSCARINI. Che cosa significa « pianificazione »? Che l'aeroporto deve essere intercontinentale? I criteri di gestione come vengono determinati?

POLI, *Relatore*. I criteri di gestione non c'entrano. Accetto il subemendamento del Governo.

MARZOTTO CAOTORTA. Anche io lo accetto.

KORACH. Il gruppo comunista si asterrà dalla votazione su questi emendamenti, perché continua a ritenere che la materia doveva essere maggiormente approfondita.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il subemendamento del Governo all'emendamento Marzotto Caotorta e Poli.

*(È approvato).*

Pongo in votazione l'emendamento Marzotto Caotorta e Poli, modificato dal subemendamento del Governo testé approvato.

*(È approvato).*

L'onorevole Korach ha presentato il seguente emendamento:

*Alla quarta riga del primo capoverso, aggiungere, dopo le parole: « pubblico uso », le altre: « e sentita la regione interessata ».*

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. La regione verrà sentita in sede di pianificazione.

KORACH. Ritiro l'emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Marzotto Caotorta ha presentato il seguente emendamento:

*Alla quarta riga del primo capoverso, sopprimere le parole: « a privati ».*

Identico emendamento è stato presentato dal relatore, onorevole Poli.

L'onorevole Korach ha presentato il seguente emendamento:

*Alla quarta riga del primo capoverso, aggiungere, dopo le parole: « in concessione », le altre: « a enti pubblici o ».*

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Il Governo accetta gli identici emendamenti Marzotto Caotorta e Poli, che assorbono in sostanza il contenuto dell'emendamento Korach.

KORACH. Dichiaro che il gruppo comunista si asterrà dalla votazione sugli identici emendamenti Marzotto Caotorta e Poli.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento soppressivo delle parole « privati » presentato in un identico testo dal deputato Marzotto Caotorta e dal relatore.

*(È approvato).*

L'emendamento Korach è quindi assorbito.

L'onorevole Baghino, in accoglimento del parere della IV e della VI Commissione, ha presentato il seguente emendamento:

*Alla fine del secondo capoverso, sopprimere le parole: « ed indipendentemente dalla futura destinazione degli immobili stessi ».*

Identico emendamento è stato presentato dal relatore, onorevole Poli.

Pongo in votazione l'inciso testé letto, di cui i deputati Baghino e Poli hanno chiesto la soppressione.

*(È respinto).*

L'inciso s'intende pertanto soppresso.

L'onorevole Korach ha presentato il seguente emendamento:

*Alla seconda riga del quarto capoverso, aggiungere, dopo le parole: « possono ottenere », le altre: « sentita la regione interessata ».*

KORACH. Ho presentato questo emendamento, come quello al primo capoverso, per-

ché una concessione, per esempio, ad un *aeroclub* può comportare una compromissione territoriale. Così l'attuazione del parco di Bresso è stata ritardata per lungo tempo ed ha comportato lunghe discussioni, perché la situazione giuridica di questo ex campo volo era compromessa da una concessione rilasciata dal Ministero della difesa ad un *aeroclub*, per cui, pure con tutta la buona volontà del Ministero di realizzare questo parco, risultava determinante l'assenso del concessionario. Al di là dei casi che secondo me non sono stati risolti in modo chiaro con le precedenti modifiche, ve ne sono altri, come questo che ho illustrato, che non rientrano nella pianificazione degli aeroporti.

Un altro caso è il seguente: è stato modificato il piano di sviluppo dell'aeroporto della Malpensa con la conseguente ribellione dei paesi interessati, perché una concessione rilasciata all'Augusta (concessione che sfuggirebbe al controllo stabilito nel primo capoverso), società produttrice di elicotteri, di una parte del terreno demaniale non ha consentito lo sviluppo del campo della Malpensa lontano dall'abitato. Si è così dovuto sviluppare l'aeroporto della Malpensa in direzione dell'abitato. Spesso il Ministero, forte della sua facoltà, di cui può disporre senza l'obbligo di consultare altri organi, ha stipulato concessioni che non rientrano tra quelle contemplate nelle nostre previsioni, ponendo in contrasto le necessità nazionali e regionali con gli interessi comuni. Non è vero quindi che sia sufficiente fare riferimento al piano degli aeroporti, perché in questo settore anche concessioni di altro genere possono compromettere il razionale sviluppo territoriale. Da ciò nasce pertanto l'esigenza di una consultazione tra il Ministero e le regioni interessate.

MARZOTTO CAOTORTA. Vorrei far notare al collega Korach che, a mio giudizio, nella fattispecie in esame, non sia tanto importante introdurre l'obbligo di una consultazione delle regioni, quanto approvare il primo capoverso così come risulta in seguito all'accoglimento del mio emendamento. Il primo comma, infatti, prevede concessioni per la realizzazione di aviorimesse o altri edifici analoghi, mentre il quarto capoverso fa riferimento a concessioni di suolo pubblico, che debbono essere compatibili con il piano nazionale degli aeroporti.

KORACH. Questo mio emendamento fa riferimento alle concessioni contemplate dal primo e dal quarto capoverso.

MARZOTTO CAOTORTA. Vorrei sapere dal sottosegretario se la concessione di suolo pubblico sia prevista per uso diverso da quello aeronautico.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. No.

BAGHINO. Io sono antiregionalista, però sono dell'opinione che le regioni, dal momento che esistono, debbano essere messe in grado di esplicare le loro funzioni. Ciò premesso, mi limiterò ad osservare che il legislatore deve tendere unicamente ad emanare una norma razionale da inserire nel codice della navigazione in sostituzione dell'articolo 694. E comunque evidente che noi dobbiamo anche evitare l'insorgere di conflitti tra enti diversi: ma in ogni caso, sono contrario all'inserimento di questo comma aggiuntivo, in quanto ritengo tale disposizione del tutto estranea alla materia di cui ci stiamo occupando. A mio avviso, inoltre, essa potrebbe essere interpretata come una limitazione dei poteri dello Stato: la legislazione regionale stabilisce infatti l'obbligo, per lo Stato, di ascoltare le regioni quando siano in esame questioni di loro competenza: l'emendamento in oggetto, pertanto, mi sembra superfluo, e, come ho già detto, estraneo alla materia che stiamo trattando, cioè alla modifica di una parte del codice della navigazione.

PICCINELLI. Sono d'accordo con il parere espresso dal collega Korach: in effetti, in alcuni casi, quando siano in esame questioni di competenza regionale, è indispensabile richiedere il parere delle regioni. È però assolutamente necessario che le norme relative siano di chiara e sicura interpretazione: non so quindi se sia più opportuno inserire un secondo articolo oppure aggiungere un comma all'articolo unico del disegno di legge.

POLI, *Relatore*. Sono d'accordo con le osservazioni svolte da alcuni colleghi ed in base alle quali lo Stato, in conformità alla legislazione regionale, è tenuto a richiedere il parere delle regioni in alcuni casi. Ritengo quindi che l'emendamento Korach sia improponibile, in quanto non credo sia possibile introdurre nel codice della navigazione condizioni per la pubblica amministrazione.

KORACH. Non è questo il problema. I due esempi di interesse nazionale che ho citato mi sembrano di enorme portata. Purtroppo non

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'11 OTTOBRE 1973

si tratta di casi isolati: altri se ne sono verificati e se ne verificheranno ancora.

**PRESIDENTE.** Gli onorevoli Marzotto Caotorta e Piccinelli hanno presentato il seguente emendamento:

*Al quarto capoverso, aggiungere le parole: « e compatibilmente con la pianificazione nazionale degli aeroporti ».*

**POLI, Relatore.** Accetto questo emendamento.

**CENGARLE, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Anche il Governo lo accetta.

**PRESIDENTE.** Lo pongo in votazione.  
(È approvato).

**POLI, Relatore.** Faccio rilevare che la concessione alla società Augusta sarebbe stata rilasciata comunque, indipendentemente dalla esistenza o meno di questo articolo. Lo Stato dà le concessioni in quanto ciò è previsto da una norma di carattere generale; quest'articolo del codice non c'entra: esso è riferibile soltanto al caso delle aerostazioni.

**KORACH.** Non solo alle aerostazioni, ma a tutto il sistema aeroportuale; la concessione è stata data sulla base dell'articolo 694 del codice della navigazione!

**CENGARLE, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile.** Il Governo non è certamente contrario ad ascoltare le regioni quando sono in gioco realtà locali: ma, considerato che già in base alle norme di carattere generale il Ministero è tenuto ad ascoltare le regioni prima di dare qualsiasi concessione, riterrei che inserire a questo punto l'inciso proposto dall'onorevole Korach sarebbe pleonastico: prego perciò il proponente di voler trasformare il suo emendamento in ordine del giorno.

**MARZOTTO CAOTORTA.** La preoccupazione del collega Korach è certamente molto viva, e del resto anche noi l'abbiamo tenuta presente: con l'emendamento che abbiamo presentato intendevamo appunto evitare colpi di mano; abbiamo però timore che una norma collocata a questo punto dell'articolo non serva, non costituisca un modo per poterci tutelare da questo tipo di pericolo. Esiste su quest'argomento una legislazione: se non va

bene, possiamo correggerla nella sede opportuna, specificare che non devono operarsi compromissioni del territorio per servizi pubblici da parte dell'amministrazione statale senza prima ascoltare il parere delle regioni. Ma oggi stiamo modificando un determinato articolo del codice della navigazione, che costituisce un fatto particolare. La proposta del collega Korach estenderebbe l'ambito degli argomenti di cui ci stiamo occupando, in questo testo entrerebbe soltanto, per così dire, di straforo, e non soddisferebbe le esigenze manifestate. Sarò invece il primo a sottoscrivere un provvedimento di carattere generale circa il delicato problema della compromissione del territorio per i servizi pubblici.

**FIORIELLO.** Nessuno ci assicura che per il futuro lo sviluppo del sistema aeroportuale avvenga non per momenti parziali, ma in base ad un punto di riferimento di carattere nazionale, con un piano che possa garantire, anche in rapporto alle regioni, uno sviluppo del territorio a livello regionale e comunale. La proposta del collega Korach ha quindi questo significato: garantire che, indipendentemente dal piano nazionale — che non conosciamo, e che non sappiamo se ci sarà — si terrà almeno conto del piano regionale di sviluppo di questo o quell'aeroporto.

**PRESIDENTE.** Onorevole Korach, mantiene il suo emendamento, non accolto dal relatore, né dal Governo?

**KORACH.** Sì, onorevole presidente. È stato qui fatto riferimento all'esistenza di un rapporto tra Governo centrale e regioni, quando tutti noi sappiamo bene che lamentiamo ancor oggi la carenza di tutta una serie di leggi-quadro che regolino in pratica tale rapporto. Non si può certo fare una colpa al gruppo comunista se la situazione è ancora questa nel 1973; ci troviamo di fronte a singole leggi (che riaffermano di fatto una potestà del Ministero addirittura a livello amministrativo, senza che neppure intervenga un qualche controllo democratico) che stanno compromettendo, e fatalmente continueranno a compromettere, il territorio, nell'attesa che un domani sia emanata una legge migliore. Ho portato l'esempio dell'aeroporto della Malpensa: si tratta di episodi gravi, dei quali ha parlato anche la stampa, e che rischiano di compromettere il sistema aeroportuale nazionale; si tratta — per quanto riguarda il caso citato — di una concessione amministrativa data al di fuori di qualsiasi controllo democratico.

La regione — e ciò è ben diverso — si troverà di fronte ad una concessione preconstituita, che evidentemente ha comportato spese, investimenti, e che, comunque, è un dato acquisito che sarà molto più difficile superare poi. Sarebbe certo meglio che si varasse una legge di carattere generale sull'argomento: ma poiché nessun rappresentante del Governo è venuto ad annunciarci un provvedimento del genere, noi intendiamo introdurre nel testo al nostro esame alcuni riferimenti assolutamente necessari.

Non vedo poi alcuna difficoltà ad inserire una norma quale quella da me proposta in un articolo del codice di navigazione: le regioni sono una realtà di cui quest'articolo del codice, dal momento che oggi lo modifichiamo, deve tener conto: buona parte della nostra legislazione andrebbe riveduta, tenendo presente il nuovo istituto regionale. Proprio per esaminare tali questioni più a fondo avevamo chiesto un rinvio della discussione: essendo stato respinto, non possiamo che insistere sull'emendamento che ho presentato, e che rifiuto di trasformare in ordine del giorno.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo Korach alla seconda linea del quarto capoverso dell'articolo unico, di cui ho già dato lettura.

(È respinto).

L'onorevole Baghino ha presentato il seguente emendamento:

*Sopprimere l'ultimo capoverso dell'articolo unico.*

POLI, *Relatore*. L'ultimo comma dell'articolo è tutt'al più pleonastico e non ha alcuna importanza che venga soppresso o meno.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Concordo con il parere espresso dal relatore.

BAGHINO. Onorevole presidente, ritiro lo emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Korach ha presentato il seguente emendamento:

*Dopo l'ultimo comma dell'articolo unico, aggiungere il seguente altro comma: «Quallora le concessioni oggetto del presente articolo riguardino materie di competenza regio-*

nale, dovrà essere sentita la regione interessata prima del rilascio della concessione».

POLI, *Relatore*. Non sono contrario ai principi espressi in questo comma aggiuntivo, ma ritengo che non sia opportuno inserire una norma del genere nel testo che stiamo esaminando.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Concordo con quanto detto dal relatore.

KORACH. Insisto sull'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il comma aggiuntivo proposto dall'onorevole Korach e di cui ho già dato lettura.

(È respinto).

A seguito delle modifiche apportate, l'articolo unico risulta così formulato:

#### ARTICOLO UNICO.

L'articolo 694 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

« Il ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con il ministro delle finanze, può, compatibilmente con le esigenze del pubblico uso e con la pianificazione nazionale degli aeroporti, dare in concessione, per un periodo non superiore a venti anni, parti di suolo degli aerodromi statali, per costruirvi aviorimesse o altri edifici o impianti da adibirsi a fini attinenti al traffico aereo.

In casi eccezionali, connessi alla particolare entità degli investimenti effettuati o da effettuarsi per la realizzazione delle opere di cui al comma precedente, il limite massimo della concessione potrà essere elevato a 30 anni e si potrà procedere all'applicazione di canoni determinati avuto riguardo allo stato in cui si trovano i beni al momento della concessione ed in relazione alle loro normali possibilità di utilizzazione.

Il concessionario è tenuto ad esibire, a richiesta, un piano di ammortamento relativo alle opere da realizzare che sarà valutato d'intesa fra il Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile e il Ministero delle finanze ai fini della determinazione della durata della concessione.

Gli enti pubblici o privati che perseguono fini di pubblico interesse possono ottenere concessioni di suolo negli aerodromi statali e



di uso di aviorimesse e di altri edifici negli aerodromi stessi, previa determinazione di canoni di mero riconoscimento del carattere demaniale dei beni e compatibilmente con la pianificazione nazionale degli aeroporti.

Per quanto concerne gli aerodromi militari, il ministro della difesa esercita le stesse facoltà riconosciute al ministro dei trasporti e dell'aviazione civile in materia di concessioni di suolo sugli aerodromi civili.

Per la costruzione e l'esercizio di depositi di materiali o sostanze che presentano il pericolo d'incendio o di esplosione si osservano le norme stabilite dal regolamento ».

Trattandosi di articolo unico il disegno di legge sarà votato direttamente a scrutinio segreto.

#### Votazione segreta.

**PRESIDENTE.** Indico la votazione a scrutinio segreto del disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione.

Disegno di legge: « Modifica dell'articolo 694 del codice della navigazione » (1851).

Presenti e votanti . . . . .	23
Maggioranza . . . . .	12
Voti favorevoli . . . . .	17
Voti contrari . . . . .	6

*(La Commissione approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Baghino, Baldassari, Bargellini, Becciu, Belci, Bodrito Antonio, Canestrari, Catella, Ceravolo, Giacci, Dal Maso, Fioriello, Guglielmino, Lombardi Giovanni, Mancini Antonio, Marocco, Marzotto Caotorta, Merli, Piccinelli, Poli, Russo Ferdinando, Scipioni e Volpe.

**La seduta termina alle 12.**

---

II. CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI -PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO