

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

79.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 3 LUGLIO 1975

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

INDICE

	PAG.		PAG.
Proposta di legge (Discussione):		BAGHINO	1235
MARZOTTO CAOTORTA ed altri: Disciplina della circolazione stradale nelle aree aeroportuali (2942)	1227	BALLARIN	1234
PRESIDENTE	1227, 1229, 1231, 1232	GIOIA, <i>Ministro della marina mercantile</i>	1235
DEGAN, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1228, 1229	MAROCCO, <i>Relatore</i>	1234, 1235
FIORIELLO	1229	Votazione segreta:	
GUERRINI	1230	PRESIDENTE	1235
MANCINI ANTONIO	1231		
MAROCCO, <i>Relatore</i>	1228		
MARZOTTO CAOTORTA	1229, 1231		
Disegno di legge (Discussione e approvazione):			
Stanziamiento della somma di lire 18 milioni per i lavori eseguiti a cura dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per consentire l'accesso a Bari della ferrovia Bari-Barletta (approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2510)	1233		
PRESIDENTE	1233		
DEGAN, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1233		
MASCIADRI, <i>Relatore</i>	1233		
Proposta di legge (Discussione):			
BALLARIN ed altri: Equiparazione dei documenti per la pesca (2748)	1234		
PRESIDENTE	1234, 1235		

La seduta comincia alle 10.

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

(È approvato).

Discussione della proposta di legge: Marzotto Caotorta ed altri: Disciplina della circolazione stradale nelle aree aeroportuali (2942).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Marzotto Caotorta, Sangalli, Merli, Belci e Marocco: Disciplina della circolazione stradale nelle aree aeroportuali.

L'onorevole Marocco ha facoltà di svolgere la relazione.

MAROCCO, *Relatore*. Onorevoli colleghi, in molti aeroporti nazionali il traffico civile è diventato talmente intenso che è assai difficile provvedere a disciplinare la circolazione stradale nelle aree antistanti le aerostazioni e, quindi, regolare le attività di carattere commerciale che si svolgono nelle aerostazioni medesime.

Com'è noto, in Italia gli aeroporti sono in parte istituiti e gestiti direttamente dallo Stato, in parte dati in concessione, in parte, ancora, istituiti e gestiti da società o da consorzi degli enti locali. Le diverse situazioni giuridiche e la diversa proprietà dei sedimi aeroportuali rendono pertanto assai problematica l'individuazione dell'ente cui è demandato provvedere con ordinanze ad assicurare l'ordine e la disciplina della circolazione stradale nelle aerostazioni. La situazione risulta tanto più aggravata in taluni aeroporti che ricadono nella giurisdizione territoriale di più comuni e non in quella del comune servito.

In base all'articolo 3 del testo unico delle norme sulla circolazione stradale, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, il compito di emettere ordinanze, ove le strade siano da considerare private, come è appunto il caso degli aeroporti non statali, compete al proprietario della strada. Il tentativo di delegare il controllo della disciplina del traffico sulle aree antistanti alle aerostazioni dei vari aeroporti ai comuni nel cui ambito territoriale essi ricadono, è in molti casi risultato vano per motivi tecnici e contingenti, non avendo potuto i comuni assolvere agli accordi intercorsi con gli enti aeroportuali.

La situazione di caos e di incertezza che si è così determinata su molti aeroporti italiani, vi ha favorito l'instaurarsi sistematico di autonoleggiatori abusivi, dando luogo ad episodi di scorrettezza e di violenza che, facendo scadere le immagini degli enti aeroportuali, hanno determinato e determinano vivissime reazioni tra gli utenti del mezzo aereo.

Il Consiglio di Stato, di fronte a questa situazione, con motivato parere del 16 gennaio 1973 relativo agli aeroporti di Milano, ha espresso l'avviso che la regolamentazione del traffico stradale nelle aree aeroportuali compete all'ente concessionario. Tuttavia, per evitare che si ripetano in futuro situazioni di incertezza giuridica e che i provvedimenti che saranno emanati

dalle società e dagli enti di gestione aeroportuale nei rispettivi aeroporti possano essere impugnati, con grave pregiudizio per l'ordine e la disciplina delle attività che sugli aeroporti stessi si svolgono, si rende necessario disciplinare, con apposito provvedimento legislativo, la complessa materia.

Questa è la finalità della presente proposta di legge che, tra l'altro, non comporta alcun onere finanziario per lo Stato. In particolare, l'articolo 1 affida all'ente gestore dell'aerostazione piena competenza ed autorità per intervenire nella regolamentazione del traffico stradale connesso con il servizio dell'aeroporto.

Sembra opportuno trovare una formulazione che valga a predeterminare l'esatto criterio della identificazione delle aree nelle quali deve essere disciplinata la circolazione stradale ed escludendo le aree dove vi è bensì l'uso pubblico, ma la sola possibilità di accesso alle persone e per gli addetti a specifici servizi aeroportuali; le aree, cioè, di manovra, di movimento e di parcheggio degli aeromobili.

Credo che in proposito il Governo presenterà un emendamento.

All'articolo 2 vengono fissate le sanzioni per la violazione delle ordinanze emesse dall'ente gestore. Ma al riguardo mi riservo di presentare a tale articolo un emendamento interamente sostitutivo, in conformità al parere reso dal Comitato pareri della IV Commissione giustizia e in base al quale chiunque violi gli obblighi, i divieti e le limitazioni disposte ai sensi del precedente articolo, è punito con l'ammenda da lire cinquemila a lire centomila.

L'articolo 3, infine, stabilisce la competenza per la vigilanza ed il controllo della esecuzione delle ordinanze emesse dalle società.

Vorrei fare un'osservazione sull'ultimo comma di tale articolo. A me sembra che si tratti di un refuso laddove si dice « sia loro affidato »; secondo me si dovrebbe dire: « allo stesso affidato ».

Concludo raccomandando alla Camera l'approvazione della proposta di legge in discussione.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. In merito all'articolo 1, da parte del Governo si pone il problema di non poter consentire una più vasta regolamentazione nel caso in cui la società, anziché essere gestrice dell'aeroporto nel suo com-

plesso, sia gestrice della sola aerostazione. In questo caso, vi sono altri concessionari e altre società concorrenti e, d'altra parte, questo tipo di gestione, limitato all'aerostazione e nell'ambito di aeroporti statali, limita il potere nell'ambito degli aeroporti stessi.

Per queste ragioni il Governo ritiene di dover presentare alcuni emendamenti. Per esempio, all'articolo 1 non si deve parlare più di aree stradali antistanti le aerostazioni, bensì di aree stradali aperte all'uso pubblico e site nell'ambito del sedime aeroportuale. Sempre all'articolo 1, va chiarito che si parla non già di strade dell'aerostazione civile, ma dell'aeroporto.

All'articolo 3, infine, l'aggiunta della parola « prevalentemente » chiarisce meglio l'attuale formulazione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

MARZOTTO CAOTORTA. Vorrei sottolineare l'importanza che assume questo provvedimento, per cui pregherei la Commissione di procedere rapidamente alla sua approvazione.

Per quanto riguarda gli emendamenti preannunciati dal Governo, vorrei esprimere il mio parere favorevole sul primo e sul terzo, mentre sul secondo, gradirei avere un chiarimento sul perché si intende addivenire alla sostituzione delle parole « aerostazione civile » con la parola « aeroporti ». Non dobbiamo dimenticare che questo progetto di legge deve portare chiarezza nella disciplina di un settore che ne è del tutto carente.

DEGAN, Sottosegretario di Stato per i trasporti. In caso della sola gestione dell'aeroporto, il sedime resta proprietà pubblica; vi è solo una concessione nei riguardi dei privati.

MARZOTTO CAOTORTA. A questo punto le mie preoccupazioni aumentano perché allora il gestore non risponderebbe dei servizi prestati al viaggiatore (taxi, afflusso dei bagagli al di fuori dell'aerostazione, eccetera), servizi che sono spesso carenti e che causano scene drammatiche davanti ad ogni aerostazione. Capisco che il proprietario del sedime, cioè lo Stato, non interviene perché ha organici insufficienti e strutture burocratiche antiquate, ma biso-

gna provvedere subito per la salvezza del passeggero.

Ritengo che sia necessario dare una garanzia funzionale all'utente del mezzo aereo; per questo motivo raccomando alla Commissione di approvare il progetto di legge nel testo originale e con gli emendamenti del relatore e del Governo, ad eccezione di quello preannunciato dal sottosegretario Degan, inteso alla sostituzione delle parole « aerostazione civile » con la parola « aeroporti ».

FIORIELLO. Ritengo che sia stato giusto presentare questo progetto di legge, che concorre a dare una regolamentazione al traffico stradale e, quindi, a definire le competenze dei vari organi.

Anch'io condivido le preoccupazioni espresse dall'onorevole Marzotto Caotorta, circa l'emendamento preannunciato dal Governo all'articolo 1, in quanto dobbiamo definire le zone di influenza dei gestori aeroportuali. Per quanto riguarda gli articoli 2 e 3 devo, con piacere, notare che il progetto di legge finalmente ha definito chi comanda nell'aeroporto, sempre per quanto attiene il traffico stradale, ed ha attribuito la responsabilità di questo compito agli enti preposti alla gestione.

Ma qual è la mia preoccupazione? Se da una parte abbiamo definito chi comanda nell'aeroporto, quale funzione debbono avere le amministrazioni comunali nella regolamentazione del traffico stradale? Possono i vigili urbani o la polizia stradale intervenire per far rispettare la legge? Infatti si sa che il vigile urbano non può intervenire se non con una precisa disposizione dell'amministrazione comunale. Come può dunque il vigile urbano accettare disposizioni od indicazioni che provengano non dal sindaco ma da un'altra autorità, che per legge non ha questo potere?

Ci troviamo di fronte ad una situazione di conflitto di poteri tra l'amministrazione comunale e l'ente gestore dell'aeroporto. La proposta di legge, però, avverte questo pericolo e afferma che è necessario un accordo con l'amministrazione comunale. In che termini deve però realizzarsi tale accordo, dal momento che lo stesso provvedimento in discussione ha stabilito che sia l'ente gestore ad esercitare il potere di vigilanza e di repressione? Secondo me, un accordo su basi comuni non esiste: il di-

rettore dell'aeroporto comanda e l'amministrazione comunale non può che accettare, in base alla legge, le disposizioni che dal direttore le vengono dettate.

A questo punto, secondo me, sorge un altro problema: può l'amministrazione comunale accettare disposizioni che provengono dal di fuori della sua giurisdizione? Tutto ciò richiede una maggiore precisazione al fine di evitare contrapposizioni di potere e un conseguente annullamento di quel potere che è proprio di un'amministrazione comunale e che il corpo dei vigili urbani attua nell'ambito del territorio, secondo la legge.

Propongo, pertanto, la costituzione di un gruppo informale di lavoro che abbia come scopo quello di meglio definire l'articolato della proposta di legge.

GUERRINI. Io giudico la proposta di legge che oggi stiamo discutendo estremamente interessante, non soltanto per la materia che tratta, che potrebbe sembrare di non grande momento rispetto ad altre proposte di legge che giacciono presso la Commissione, ma che invece è di rilevante importanza per i disgustosi episodi avvenuti nel recente e nel lontano passato davanti alle uscite dei nostri aeroporti, anche perché la Commissione si trova a decidere su questioni di principio di grande rilevanza. E cioè, se accettiamo l'idea che ha dominato per parecchio tempo nel Parlamento che non si debbano effettuare spostamenti di competenza — idea che si è venuta solidificando nel corso dei decenni nel nostro paese — occorre agire di conseguenza; ma se con appropriate misure legislative noi vogliamo aprire una breccia in questa incrostazione di tipo giuridico-burocratico, stabilire nuove figure giuridiche, dettare nuovi tipi di responsabilità, mandando all'aria qualche volta — e con vivo piacere — anche gli stracci mummificati di una situazione intollerabile, che rende impossibile una qualunque legislazione più moderna, più efficace e più efficiente in alcuni settori, questo è appunto il caso di questa proposta di legge, con la quale vengono a conflitto le opinioni che l'onorevole sottosegretario ci ha riportato e che riflettono (la mia non vuole essere una critica) la gelosa preservazione, da parte della burocrazia e del suo ministero, delle competenze esclusive in una materia in cui esse non si esercitano perché non vi è alcuna possibilità di esercitarle. Ora, che il

demanio dello Stato possa esercitare un controllo su tutte le aree demaniali è una pura astrazione giuridica perché, di fatto, questo controllo non esiste.

Ma allora, se vogliamo legiferare in modo moderno e razionale, dobbiamo prendere atto che non possiamo cavarci il cappello davanti alle astrazioni giuridiche. Dobbiamo, invece, metterle da parte e legiferare con raziocinio, convinti che le cose si possano modificare, e cercare di risolvere la situazione con strumenti giuridici che non abbiano più un rispetto assoluto per i canoni ormai consacrati della nostra legislazione in materia di demanio. Il problema è anche qui abbastanza semplice: si tratta di restituire a normalità una situazione anomala, anche se mi rendo conto benissimo che si tratta di trovare le formule giuste e le parole adatte. È necessario, però, che, in primo luogo, noi facciamo una scelta: quella di mettere « in soffitta » ciò che non va più bene nel nostro ordinamento giuridico, perché se non lo facciamo saremo sempre incerti nel nostro modo di legiferare e non porteremo a compimento alcuna legge di modeste proporzioni, anche se limitata nei fini.

La mia proposta è dunque questa: che la Commissione decida che con questa proposta di legge noi vogliamo togliere al demanio dello Stato una possibilità di intervento su questo tipo di aree, perché tale intervento non lo può esercitare; nello stesso tempo, che ci rifiutiamo di affidare permanentemente ad organi che non esistono dal punto di vista del controllo di questi specifici atti in queste aree, una possibilità di intervento che manca; e che vogliamo, per queste ragioni, cercare, insieme con tutti i colleghi, una strada diversa, anche se ciò ci porterà in località diverse da quelle in cui siamo abituati ad approdare, ubbidendo alla classica definizione delle competenze. Sotto questo profilo mi pare che dovremo fare un atto di riflessione e cioè che oggi è difficile una formulazione tecnicamente valida che non parta da quel principio di ubbidienza ai sacri canoni. Io credo che una settimana sarà sufficiente per un esame più approfondito del testo, nella speranza che, anche attraverso l'intermediazione dell'onorevole sottosegretario, si possa addivenire alla definizione di un testo giuridicamente valido e che ubbidisca alla logica che presiede alla proposta di legge in discussione.

Non vi è dubbio che la proposta di legge sia giusta e debba essere sostenuta. Personalmente, e credo di parlar e anche a nome del collega Masciadri, la sostengo. Si tratta, comunque, di approfondire alcune questioni, come quelle concernenti il rapporto tra il direttore dell'aeroporto statale e il direttore dell'aeroporto che gestisce, a nome di una società o di un ente o di un privato, l'aeroporto medesimo; la delimitazione delle aree, in modo da dare una dimensione giusta alle possibilità di intervento in quelle che vogliamo proteggere; i rapporti con le amministrazioni comunali, per vedere se la modificazione del codice della strada in questa materia (perché di una modificazione si tratta, in realtà) combaci esattamente con le previsioni che ci proponiamo con l'approvazione di questa proposta di legge.

Concludendo, mi dichiaro sostanzialmente favorevole con l'impostazione di questo provvedimento. Nello stesso tempo, però, convinto che sia necessario fare una scelta ed una conseguente ricerca di strade nuove al di fuori dei vecchi canoni relativi al demanio, propongo che la prossima settimana ci si incontri per studiare una normativa che sia giusta, che non confonda i limiti della proposta di legge e che, soprattutto, collimi con la normativa dell'attuale codice della strada, non creando difficoltà interpretative in sede di intervento nella applicazione della legge medesima.

PRESIDENTE. Vorrei fare alcune precisazioni: se, come dice giustamente l'onorevole Marzotto Caotorta, si approvasse la proposta di legge con gli emendamenti preannunciati dal Governo, tutto il nostro lavoro sarebbe inutile. D'altra parte, comprendo perfettamente le ragioni che hanno spinto il Governo in direzione dei preannunciati emendamenti, in quanto potrebbero sorgere problemi di costituzionalità qualora il testo fosse approvato nella sua formulazione originaria. Non dobbiamo dimenticare, infatti, che il provvedimento demanda al privato la facoltà di applicare alcune sanzioni, il che fa sorgere problemi piuttosto notevoli.

Penso che sarebbe opportuno rinviare lo esame del provvedimento, anche perché sarei più tranquillo se la I Commissione affari costituzionali fosse investita del problema.

MANCINI ANTONIO. Ritengo che il testo, su cui bisognerebbe lavorare, debba essere preciso ed esatto. I principi enunciati dall'onorevole Marzotto Caotorta sono ineccepibili in quanto i problemi che investono il settore sono ampi e delicati.

Ritengo che il proprietario non possa provvedere alla disciplina della circolazione stradale nell'area antistante le aerostazioni, anche perché non è lui il gestore dei servizi aeroportuali.

Secondo me occorrerebbe un accordo tra comune ed ente gestore dell'aeroporto, accordo che si concretizzerebbe nella messa a disposizione, da parte del comune, del proprio corpo di vigili urbani. Ora, questiellini dipendono dal sindaco ma è pur vero che essi devono agire nel rispetto della legge; per questo motivo, potrebbero prestare la propria opera nell'area aeroportuale, in quanto non farebbero che applicare un regolamento. Per quanto riguarda i proventi della loro opera, sembra giusto che i comuni siano competenti ad introitarli in quanto si rivarrebbero in questo modo del costo delle prestazioni effettuate dai propri corpi di polizia municipale. Sorgeranno, quindi, alcuni problemi per la formulazione di un testo che lueggi, in maniera esatta, le diverse attribuzioni dei gestori, perché non dobbiamo dimenticare che le aerostazioni possono essere gestite sia dallo Stato, sia da società private con potere contravvenzionale,

PRESIDENTE. Ma l'applicazione della norma penale può essere demandata ad un privato?

MANCINI ANTONIO. Solo se la legge lo prevede in modo chiaro e preciso.

MARZOTTO CAOTORTA. Mi rendo della delicatezza del problema, ma, a mio avviso, ritengo che l'attuale formulazione dell'articolo 1 sia sufficientemente chiara.

Come ha detto, giustamente, l'onorevole Guerrini, a volte bisogna compiere un atto di coraggio. Capisco che possa sembrare strano che ad un privato si demandi la potestà di emettere delle ordinanze, ma dato che questo privato esercita una funzione pubblica, la relativa potestà gli deriva dal regolamento. Non credo, quindi, di incorrere in un vizio di costituzionalità se insisto su questo punto.

Vorrei aggiungere, per concludere, alcune considerazioni. Le motivazioni addotte

dalla IV Commissione giustizia a sostegno del suo parere sono le seguenti. In primo luogo, il rinvio ad un'altra legge distoglierebbe il cittadino dall'osservanza della norma rinviante e toglierebbe una certa chiarezza ed un certo pregio al provvedimento che effettua tale rinvio. In secondo luogo, il differente rinvio ai testi legislativi richiamati dall'articolo 2 era dovuto all'esigenza di distinguere dagli altri i reati più gravi, che però non si sa quali siano, con la conseguenza di creare numerose incertezze. In terzo luogo, il rinvio agli articoli di legge che prevedono sanzioni limitative della libertà personale, avrebbe potuto sembrare eccessivo. A questo proposito, d'altra parte, rimane la soluzione di ricorrere all'ammenda, che è pur sempre una sanzione di carattere penale.

Si tratta, insomma, di scegliere una strada intermedia tra la depenalizzazione delle multe, come è stato fatto con un provvedimento varato lo scorso anno per i divieti di sosta, ed il massimo della detenzione prevista dal codice della strada. La IV Commissione giustizia ha dichiarato che mantenere l'ammenda, che è una sanzione di carattere penale, avrebbe una maggiore efficacia, perché, evidentemente, l'infrazione delle ordinanze sulla disciplina di queste aree è grave, non è un'infrazione qualsiasi. È grave perché si tratta di accessi ad aeroporti, che hanno un notevole interesse pubblico permanente.

Venendo all'articolo 3, mi sembra che le osservazioni del collega Fioriello non siano oggettivamente fondate. Infatti, all'articolo 1 viene stabilito il principio della delega per legge al gestore dell'aeroporto della facoltà di emettere ordinanze. Ora, però, il gestore non ha una polizia privata per far rispettare tali ordinanze e, perciò, deve ricorrere, attraverso una forma di prestito di servizi — se così possiamo dire — ad altre polizie. In genere, fa richiesta di tale servizio alla polizia stradale o alla pubblica sicurezza. Gli organi di polizia che si prestano a fare questo servizio non sono più statali ma, per così dire, in concessione al gestore dell'aeroporto, che può essere considerato un privato, tanto è vero che viene costruita una barriera tra la strada pubblica e quella in concessione.

In alternativa, il gestore può anche ricorrere ad un comune (può anche non essere il comune nel cui territorio si trova lo

aeroporto, ma quello al cui servizio l'aeroporto svolge la sua attività). Anche in questo caso si lascia al gestore la scelta del comune, al quale chiedere il servizio, che non consiste certo nel far applicare al corpo dei vigili urbani le ordinanze emesse dal loro sindaco. In pratica, costoro vanno in « terra altrui » a compiere un servizio « per conto di terzi », cui il sindaco ha acconsentito; è, insomma, una richiesta che il gestore rivolge al sindaco di quel certo comune, il quale farà questo servizio perché si tratta di un servizio pubblico. Perciò, questo rapporto ha una sua forma giuridica: è una concessione di servizi per conto terzi, operata dal comune, che dà ordine ai suoi vigili urbani di compiere nell'aeroporto gli atti necessari per il rispetto delle norme emanate da quel gestore a cui noi abbiamo dato la titolarità del potere di ordinanza.

Questa è la situazione e questo è il punto sul quale da parte di alcuni colleghi è stata avanzata la richiesta per la costituzione di un gruppo informale di lavoro. A me sembra, sinceramente, che i problemi che abbiamo davanti potrebbero essere risolti senza difficoltà; comunque, se la Commissione ed il presidente ritengono di agire diversamente, non ho che da rimettermi alla volontà della maggioranza. Faccio presente, però, la necessità di una urgente approvazione di questo provvedimento, almeno da parte di un ramo del Parlamento prima delle prossime ferie estive, sottolineando che siamo contrari al parere emanato dal Consiglio di Stato.

PRESIDENTE. Penso che, senza fare ricorso alla costituzione di un gruppo informale di lavoro, che comporterebbe tutta una serie di complicazioni, il relatore potrebbe, tenendo presente la discussione che oggi si è svolta, prendere direttamente contatti informali con i vari commissari, cercando altresì di approfondire la parte che dà adito a dubbi di costituzionalità con i colleghi della I Commissione affari costituzionali e con il ministero. In tal modo egli potrà riferire alla Commissione in una seduta della prossima settimana, nella quale la proposta di legge potrà essere votata.

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato alla prossima settimana.

(Così rimane stabilito).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 3 LUGLIO 1975

Discussione del disegno di legge: Stanziamento della somma di lire 18 milioni per i lavori eseguiti a cura dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per consentire l'accesso a Bari della ferrovia Bari-Barletta (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2510).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Stanziamento della somma di lire 18 milioni per i lavori eseguiti a cura dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per consentire l'accesso a Bari della ferrovia Bari-Barletta », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 7 novembre 1973.

L'onorevole Masciadri ha facoltà di svolgere la relazione.

MASCIADRI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, in applicazione delle leggi 21 novembre 1950, n. 1016 e 24 luglio 1959, n. 622, è stato assunto sull'apposito capitolo del bilancio del Ministero dei trasporti un impegno di lire 2.863.962.972, per l'esecuzione delle opere — compresa la variante per la penetrazione in Bari — relativa al tronco Bitonto-Bari della ferrovia Bari-Barletta.

Dell'indicata somma, lire 316.087.910 si riferiscono ai lavori da eseguire a cura dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per consentire l'accesso in Bari del detto tronco ferroviario.

I lavori, già eseguiti, consistono nelle opere rese necessarie per sgombrare da impianti e costruzioni i suoli delle ferrovie dello Stato interessati alla costruzione della ferrovia, nonché gli adattamenti e le sistemazioni di impianti esistenti e riutilizzabili.

L'importo, dapprima valutato in via provvisoria in lire 306.481.000, già corrisposte alla predetta azienda, a titolo di acconto, è stato poi determinato in via consuntiva in lire 334.045.488.

L'Azienda delle ferrovie dello Stato risulta pertanto creditrice della somma di lire 27.564.485. Al relativo pagamento si è già provveduto quanto a lire 9.606.910 mediante utilizzazione della somma disponibile sull'apposito capitolo del bilancio del Ministero dei trasporti, mentre per la rimanente somma di lire 17.957.575, che è opportuno arrotondare a lire 18 milioni, occorre prima provvedere al relativo stanziamento.

Si è pertanto predisposto, per lo stanziamento della somma di lire 18 milioni, lo schema di disegno di legge in discussione.

Per la copertura dell'onere viene utilizzata una parte dell'accantonamento disposto sul fondo iscritto al capitolo n. 3523 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1971, per il finanziamento del provvedimento legislativo concernente « Modifica degli organici dei sottufficiali e dei militari di truppa della guardia di finanza ».

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

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

ARTICOLO UNICO.

È autorizzata l'ulteriore spesa di lire 18 milioni per l'esecuzione dei lavori, a cura dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, necessari per consentire l'accesso in Bari del tronco ferroviario Bitonto-Bari della ferrovia Bari-Barletta.

All'onere di lire 18 milioni derivante dall'attuazione della presente legge si provvede a carico della disponibilità del fondo iscritto al capitolo n. 3523 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1972.

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

Il relatore, onorevole Masciadri, su parere conforme della V Commissione bilancio, ha presentato il seguente emendamento:

Alla fine del secondo comma, aggiungere le parole: « a tal uopo intendendosi prorogato il termine indicato dalla legge 27 febbraio 1955, n. 64 ».

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Accetto questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento del relatore di cui ho dato lettura, accettato dal Governo.

(È approvato).

Trattandosi di disegno di legge che consta di un articolo unico, sarà votato direttamente a scrutinio segreto in fine di seduta.

Discussione della proposta di legge Ballarin ed altri: Equiparazione dei documenti per la pesca (2748).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Ballarin, Astolfi Maruzza, Conte, Faenzi, Foscarini, Lizzero, Menichino e Pani: Equiparazione dei documenti per la pesca.

L'onorevole Marocco ha facoltà di svolgere la relazione.

MAROCO, Relatore. Onorevoli colleghi, recenti disposizioni del Ministero della marina mercantile, con riferimento al decreto del Presidente della Repubblica 2 ottobre 1968, n. 1639, di approvazione del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1965, n. 963, sulla disciplina della pesca marittima, hanno determinato ulteriori difficoltà all'esercizio della piccola pesca marittima.

Una di queste difficoltà è rappresentata dalla obbligatorietà per i pescatori di essere in possesso di due documenti per esercitare la stessa attività: il permesso di pesca di cui all'articolo 12 della legge 14 luglio 1965, n. 963, per quanto attiene alla pesca delle acque marittime, rilasciato dagli uffici periferici del Ministero della marina mercantile, e la licenza per la pesca nelle acque interne rilasciata dalla prefettura. Con la prima licenza, ovviamente, si può pescare solo in acque marittime e con la seconda solamente nelle acque interne.

Le recenti disposizioni indicano come acque interne anche quelle demaniali marittime poste all'interno della linea costiera (stagni, laghi, lagune, bacini salati o salmastri); conseguentemente, la competenza per la disciplina dell'esercizio della pesca spetta al Ministero dell'agricoltura e delle foreste e, quindi, alle amministrazioni provinciali e alle regioni.

In conseguenza di ciò, in alcune zone italiane ai pescatori marittimi che pescano alternativamente in mare e nelle lagune è stata imposta anche la licenza per la pesca nelle acque interne.

Recentemente il Parlamento ha approvato la legge per la nautica da diporto e tra le disposizioni ha particolare rilievo la norma con la quale si stabilisce la validità dei documenti della navigazione interna anche per la navigazione marittima e viceversa.

Si propone di fare cosa analoga per la pesca, così non sorgeranno divergenze sulla

natura delle acque ma, soprattutto, si consentirà ai pescatori di risparmiare tempo e denaro facilitando, inoltre, i loro spostamenti. Ciò favorirebbe le categorie peschiatrici, che avrebbero la possibilità di poter esercitare l'esercizio della pesca disponendo esclusivamente della licenza per le acque marittime. L'articolo unico, infatti, stabilisce che per l'esercizio della pesca nelle acque interne pubbliche il permesso di pesca di cui all'articolo 12 della legge 14 luglio 1965, n. 963, è equiparato alla licenza di pesca nelle acque pubbliche interne di cui all'articolo 22 del regio decreto 8 ottobre 1931, n. 1604.

Devo osservare che la formulazione della norma contenuta nella proposta di legge in discussione deve però essere modificata allo scopo di evitare erronee interpretazioni, nel senso, cioè, che l'equiparazione di documenti che abilitano all'esercizio della pesca possa ritenersi estesa anche all'esercizio della pesca su tutte le acque pubbliche interne e non già limitata soltanto, come è nelle intenzioni dei proponenti, alle acque interne di appartenenza al demanio marittimo.

Preannuncio, quindi, la presentazione di un mio emendamento sostitutivo dell'articolo unico della proposta di legge, del seguente tenore: «La documentazione per lo esercizio della pesca nelle acque marittime è equiparata alla documentazione richiesta dalle vigenti disposizioni per l'esercizio della pesca nelle acque interne. Tale equiparazione è limitata esclusivamente all'esercizio della pesca nelle acque interne appartenenti al demanio marittimo».

Si tratta, dunque, di favorire questa categoria di lavoratori e invito, pertanto, la Commissione a dare il voto favorevole alla proposta di legge in discussione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

BALLARIN. Vorrei richiamare l'attenzione del ministro Gioia sulla formulazione del regolamento che disciplina la pesca marittima in applicazione della legge n. 963 del 1965, che, secondo me, è in contrasto con l'articolo 1 della legge istitutiva — nel quale si dice che la pesca marittima è esercitata nelle acque rientranti tra le demaniali marittime e cioè negli stagni, laghi, lagune, bacini salati o salmastri. Questa formulazione ha dato adito ad interpretazioni non rispondenti alla realtà esistente e per questi motivi già altre volte abbiamo

chiesto che si rivedesse tutta questa materia, che interessa un grandissimo numero di lavoratori.

BAGHINO. Vorrei che mi fosse chiarito se l'emendamento di cui il relatore ha preannunciato la presentazione sia sostitutivo dell'articolo unico. È chiaro che con questo provvedimento noi risolveremo il problema cui si accenna nella relazione a proposito di recenti disposizioni in materia di acque interne e, nello stesso tempo, elimineremo o daremo parità di valore alla licenza rilasciata dalla prefettura, di modo che la licenza del ministero non si renderebbe più necessaria.

Allo stato attuale, afferma la relazione, « recenti disposizioni indicano come acque interne anche quelle demaniali marittime poste all'interno della linea costiera e conseguentemente la competenza per l'esercizio della pesca spetta al Ministero dell'agricoltura e delle foreste ».

MAROCCO, *Relatore*. Per quanto riguarda la licenza per le acque interne.

BAGHINO. Rimarebbe dunque la licenza?

MAROCCO, *Relatore*. Certo. Un pescatore che ha i documenti per la pesca nelle acque marittime, può utilizzarli anche per le acque interne.

BAGHINO. Sempre con la licenza del Ministero dell'agricoltura e delle foreste?

MAROCCO, *Relatore*. No, la licenza riguarda i pescatori che limitano la propria attività alle acque interne.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Ho preso atto del testo dell'emendamento preannunciato dal relatore e naturalmente, prima di accettarlo quando la Commissione passerà a discutere l'articolo unico vorrei essere ben sicuro che esso non ingeneri erronee interpretazioni.

Anche in relazione, pertanto, al rilievo dell'onorevole Ballarin circa un presunto contrasto tra il regolamento di disciplina per la pesca nelle acque marittime e l'articolo 1 della legge n. 965 del 1965, se la Commissione non ha nulla in contrario, vor-

rei proporre un rinvio della discussione al fine di presentare una nuova formulazione che escluda qualsiasi possibilità di dubbi e di interpretazioni erronee.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato a mercoledì 9 luglio 1975, alle 10.

(Così rimane stabilito).

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: Stanziamento della somma di lire 18 milioni per i lavori eseguiti a cura dell'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per consentire l'accesso a Bari della ferrovia Bari-Barletta (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (2510).

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

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Baghino, Baldassari, Ballarin, Becciu, Belci, Canestrari, Carri, Cera-
volo, Ciacci, Dal Maso, Fioriello, Fortuna,
Foscarini, Galasso, Guerrini, Lombardi Gio-
vanni, Mancini Antonio, Marocco, Marzotto
Caotorta, Merli, Pisanu, Scipioni, Skerk,
Volpe e Zoppi.

La seduta termina alle 11,20.

**IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI**