

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

87.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 23 OTTOBRE 1975

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

INDICE	PAG.	PAG.
	PAG.	
Sostituzione:		MAROCCO 1324, 1325
PRESIDENTE	1311	MASCIADRI 1326
Proposta di legge (Discussione e approvazione):		PANI 1325
VICENTINI ed altri: Norme concernenti l'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio (894)	1311	PICCINELLI 1325
PRESIDENTE 1311, 1313, 1316, 1317, 1318		RUSSO FERDINANDO 1324, 1325
BAGHINO 1316		Votazione segreta:
CATELLA 1315		PRESIDENTE 1326
DEGAN, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i>	1317, 1318	
FIORIELLO 1314		
LOMBARDI GIOVANNI, <i>Relatore</i>	1312, 1316	
MARZOTTO CAOTORTA	1315	
MASCIADRI	1313, 1318	
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):		
Studi e ricerche nel settore della pesca marittima (3815)	1318	
PRESIDENTE	1318, 1319, 1320, 1322 1323, 1324, 1325, 1326	
BAGHINO	1320, 1325, 1326	
BALLARIN	1320, 1321, 1322	
BECCIU, <i>Relatore</i>	1319, 1320, 1321 1322, 1323, 1324, 1325	
GIOIA, <i>Ministro della marina mercantile</i>	1320, 1321, 1322, 1324, 1325	

La seduta comincia alle 9,50.

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

(È approvato).

Sostituzione.

PRESIDENTE. Comunico che, a norma del quarto comma dell'articolo 19 del regolamento, il deputato Rizzi sostituisce per l'odierna seduta il deputato Ippolito.

Discussione della proposta di legge Vicentini ed altri: Norme concernenti l'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio (894).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Vicentini, Rampa,

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 1975

Pandolfi, Castelli e Bonalumi « Norme concernenti l'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio ».

L'onorevole Giovanni Lombardi ha facoltà di svolgere la relazione.

LOMBARDI GIOVANNI, *Relatore*. Dato che questa proposta di legge è già stata trattata in sede referente, la mia relazione sarà piuttosto breve.

Il primo comma dell'articolo 1, che è il più importante, autorizza il ministro dei trasporti a riconoscere, agli effetti del codice della navigazione, per la durata di trent'anni, la qualifica privata dell'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio. Il medesimo comma non fa altro che ricalcare uno schema già utilizzato per due precedenti leggi: una del 1962 riguardante la SEA e l'altra del 1965 riguardante la SAGAT.

Il secondo comma dell'articolo 1 stabilisce che, allo scadere dei trent'anni, cioè allo scadere della concessione, tutte le infrastrutture e le pertinenze dell'aeroporto passeranno in proprietà dello Stato. Successivamente si accenna anche al fatto che, per attuare ciò, bisogna regolare i rapporti tra i ministeri interessati e la società SACBO attraverso una convenzione. I ministri interessati sono quelli dei trasporti, della difesa, delle finanze e del tesoro. Si parla, inoltre, di tutti i diritti derivanti dall'esercizio aeroportuale e si fa riferimento alla legge 9 gennaio 1956, n. 24.

Gli ultimi due commi dell'articolo 1 riguardano agevolazioni di carattere tributario e per questo motivo proporrei di scorporarli dal contesto della normativa in esame perché dopo la riforma tributaria la materia da essi trattata non è più pertinente a quella che forma l'oggetto principale della proposta di legge e cioè la questione dei cosiddetti diritti aeroportuali. In base al codice della navigazione del 1942 gli aeroporti sono distinti in statali e privati; per quelli statali esiste una legge che stabilisce l'esenzione dal pagamento dei tributi per la compagnia di bandiera, mentre per gli aeroporti privati è stata ammessa la corresponsione dei diritti da parte delle compagnie interessate. Il motivo di base di questa diversità di regime è dovuto al fatto che il codice della navigazione fa distinzione tra sedime ed organizzazione del servizio. In altri termini, ciò che qualifica l'aeroporto come statale o privato non è il sedime ma chi gestisce l'aeroporto. Questo stato di cose ha portato prima la SEA e

poi la SAGAT a proporre un provvedimento che renda più spedito ed agevole il servizio presso gli aeroporti di Torino e di Milano.

Ciò premesso, è evidente l'inadeguatezza della normativa contenuta nel codice della navigazione; noi infatti non abbiamo mai visto, ad esempio nel campo delle infrastrutture dei porti marittimi, una distinzione tra porti statali e porti privati nei quali si eserciti il traffico marittimo di linea. Sarebbe però opportuno fare una distinzione netta tra aeroporti statali direttamente gestiti dallo Stato ed aeroporti statali gestiti mediante concessione ad enti pubblici o a società a prevalente partecipazione pubblica. In questo modo si risolverebbe il problema della classificazione dell'aeroporto in argomento senza dover ipotizzare la privatizzazione di un servizio di carattere pubblico come è quello del traffico di linea.

Voglio anche ricordare che la società SACBO di Bergamo è costituita per il 65 per cento da enti pubblici e per il 35 per cento da privati. L'aeroporto di Bergamo fu aperto al traffico aereo civile il 21 marzo 1972; di tale aeroporto si serve per esercitare la sua attività relativamente ad alcuni traffici interni nazionali la compagnia ITAVIA. Questa compagnia fu chiamata a sottoscrivere una convenzione e la sottoscrisse, ma la firma del ministro dei trasporti non è mai stata apposta. Evidentemente bisognava superare alcune difficoltà: la società SACBO non poteva infatti partecipare ad una convenzione cui non fossero stati applicati gli stessi articoli del codice della navigazione che erano stati applicati nel caso degli aeroporti di Milano e di Torino; e così la convenzione del 25 luglio 1972 non è ancora stata sottoscritta dal ministro.

Tuttavia la società SACBO ha fatto alcune opere per il valore di qualche miliardo ed ha preparato un programma aeroportuale approvato, per quanto attiene alla parte di sua competenza, dalla regione Lombardia il 25 marzo di quest'anno e che ora si trova presso gli uffici della direzione generale dell'aviazione civile. Il piano regionale di Bergamo tiene conto del bacino di traffico di tutta la regione, degli impegni e degli studi compiuti in precedenza dall'ALITALIA e dalla SOMEA per quanto riguarda la regione Lombardia, nonché degli studi fatti dall'*Aéroport de Paris* relativamente all'area regionale di suo interesse. L'*Aéroport de Paris* aveva fatto una previsione molto più ristretta, che poi si è rivelata la più esatta: esiste cioè

un bacino di traffico che non potrebbe essere servito che entro un certo limite dall'aeroporto di Linate, il quale, come sappiamo, si trova in una situazione tale da non poter fare diversamente da quello che fa o da quello della Malpensa, aeroporto intercontinentale in realtà abbastanza lontano dal centro del bacino di utenza di tutta la regione interessata. In altri termini, la proposta di legge in discussione riguardante l'aeroporto di Bergamo è stata presentata quale soluzione della situazione aeroportuale della Lombardia, che è analoga alla situazione di Roma, per la quale abbiamo approvato una legge per cui l'aeroporto di Ciampino deve servire al sistema e non venirne stralciato.

Per quanto riguarda il problema di fondo che è di carattere giuridico, possiamo battere due strade: o seguire il testo della proposta di legge, che ricalca esattamente quello di due provvedimenti già votati dal Parlamento, ripetendo la posizione assunta dal codice della navigazione, il quale non poteva prevedere, nel 1942, i futuri sviluppi della navigazione commerciale; oppure accettare il principio, accennato nella relazione Masciadri sull'indagine conoscitiva sulla situazione dell'aviazione civile e accettato dalla generalità della Commissione, di una distinzione tra aeroporti statali gestiti direttamente dallo Stato e aeroporti dati in concessione. Tale distinzione era legata all'opinione che fosse opportuno per lo Stato ridurre il numero delle gestioni direttamente affidate ad organismi statali per arrivare, nella generalità dei casi, a gestioni aeroportuali affidate ad enti o società a prevalente capitale pubblico, agli enti locali e, soprattutto, alle regioni, come avviene nel caso dell'aeroporto di Roma.

Detto questo, non avrei altro da aggiungere, salvo raccomandare alla Commissione la sollecita approvazione della proposta di legge, che apporta alcune modificazioni necessarie, ed attese da tempo, al sistema aeroportuale di Milano e di tutta la Lombardia. Se noi mettiamo l'aeroporto di Bergamo nella posizione prevista dal progetto presentato, cioè in una posizione eguale rispetto a quella della società SEA, potremmo chiedere alla regione Lombardia di partecipare a questo sistema e di realizzare le soluzioni prospettate nella relazione del collega Masciadri che ho prima citata. Bisogna inoltre ricordare che l'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio, quanto a condizioni meteorologiche, si trova in una posizione favorevole; quindi, dato che

è statisticamente accertato che le correnti fredde e le nebbie penalizzano spesso gli aeroporti di Linate e di Malpensa, si potrebbe studiare, come soluzione a questi inconvenienti, un sistema alternato di scali e di partenze. Un sistema siffatto si rivelerebbe, inoltre, molto utile nel caso di sospensione del traffico, in uno dei due aeroporti citati, in caso di lavori o di altri inconvenienti che ne precludessero l'agibilità.

È necessario mettere il sistema aeroportuale della Lombardia in condizioni tali da essere ricettivo secondo le previsioni: la situazione di Linate è quella che tutti conosciamo, e non è possibile pensare che l'aeroporto di Malpensa possa rispondere a tutte le domande del bacino di traffico.

Concludendo, rinnovo l'invito alla Commissione, affinché il progetto di legge sia approvato il più presto possibile.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

MASCIADRI. In occasione dell'esame in sede referente, il 16 luglio scorso, tutti i gruppi avevano assunto posizione su questo progetto di legge; vorrei ricordare che, a nome del mio gruppo, ebbi allora occasione di fare alcune dichiarazioni che ora non intendo smentire e sulle quali vorrei, brevemente, ritornare.

Eravamo contrari, e lo siamo ancora oggi, al riconoscimento della qualifica di aeroporto privato a Bergamo-Orio al Serio, qualora esso dovesse assumere un carattere isolato e non integrato nel sistema aeroportuale lombardo. Infatti — non vorrei annoiare i colleghi con una lunga elencazione — sono state avanzate molte richieste per la costruzione di altri aeroporti in Lombardia (almeno altri due o tre), nonostante vi siano pressanti esigenze in altre regioni. Val la pena di ricordare a questo proposito che gli aeroporti della valle Padana sono ubicati uno in Piemonte, a Torino (uno soltanto, anche se si stanno facendo pressioni per istituire un aeroporto a Cuneo Valdeggio), uno a Milano ed uno a Bergamo, quest'ultimo operante dal 1972.

Vi è poi la questione dell'aeroporto di Brescia. In proposito preannuncio fin da ora che presenterò un ordine del giorno affinché il Governo si impegni perché non si torni, fra tre o quattro mesi, a discutere su una proposta in tal senso, sostenendo che Brescia è una città di grande rilevanza che non può non avere un proprio ae-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 1975

roporto. La giunta della regione Lombardia, in base alla considerazione delle prospettive di una redistribuzione più adeguata del traffico aereo tra gli aeroporti della regione stessa - Malpensa, Linate, Orio al Serio, ha affermato che il sistema aeroportuale della Lombardia si basa su tre aeroporti. Pertanto non vorrei che in seguito, con un altro documento a parziale rettifica di quello odierno, si stabilisse che gli aeroporti devono essere quattro o più.

Desidero quindi, soprattutto da parte del Governo, oltre che del relatore e di tutti i gruppi, che sia assunto l'impegno affinché nessuna pressione esercitata in futuro possa cambiare la decisione in base alla quale, per il sistema aeroportuale della Lombardia, sono sufficienti tre aeroporti. In caso contrario ci verremmo a trovare in una situazione per cui ogni anno muterebbero gli orientamenti per giungere poi alla proliferazione degli aeroporti fino ad averne uno per ogni provincia.

Vorrei ricordare che nell'ultimo anno (non del 1972 o nel 1973, che furono anni di « rodaggio ») il traffico nell'aeroporto di Orio al Serio è stato di 100 mila passeggeri. Ora, un aeroporto con un traffico di queste dimensioni non sarebbe di per sé antieconomico, né il problema della nebbia determinante: infatti, se un aereo non può atterrare a Linate o alla Malpensa, come si risolverebbe poi il problema del trasferimento sull'autostrada, il cui transito, a causa della nebbia, diventa veramente problematico? Il problema quindi non è tanto quello della nebbia. Considerando tale aeroporto in sé, come aeroporto singolo, io sono e rimango ad esso contrario; se invece rientra nel sistema aeroportuale integrato della Lombardia, così come la regione Lombardia ha affermato in quel suo documento, io, pur con i limiti anzidetti, mi dichiaro pienamente favorevole.

Desidero poi approfittare dell'occasione per ricordare ai colleghi che a questo problema ne sono connessi altri tre, sui quali è bene riflettere subito. Oggi, infatti, sono due gli aeroporti privatizzati: il terzo dovrebbe essere quello di Milano. Questi aeroporti sono nelle stesse condizioni di quelli di Brescia, di Rimini, di Bologna, di Pisa e di Bergamo: sono, cioè, nati come aeroporti militari, e lo sono ancora, ma nello stesso tempo sono stati adibiti ad uso civile; per la loro primigenia natura militare, però, questi aeroporti non possono riscuotere i diritti di cui parlavo pri-

ma - ed è questo uno dei motivi fondamentali di questo progetto di legge - e cioè quelli di approdo e di partenza. Vorrei far rilevare poi che non si tratta certo di aeroporti di modesta levatura: Bologna è una città rispettabile ed il suo aeroporto non è forse molto importante, ma riveste un certo significato Rimini è la capitale del turismo estivo in Italia; per quanto riguarda Pisa, si sta cercando di fare del suo aeroporto, l'aeroporto della Toscana, sostituendolo a quello di Firenze. Penso che, per queste ragioni, la privatizzazione, sia pure, attuata in modo diverso, vada estesa anche ai casi che ho citato e preannuncio fin d'ora che mi farò promotore di una proposta di legge in tal senso. La storia di questi aeroporti è infatti abbastanza strana: nati come aeroporti militari, si sono trasformati in *aeroclub* e poi sono stati adibiti ad uso civile, per il quale è stata richiesta la relativa autorizzazione solo a cose fatte.

Il relatore, onorevole Giovanni Lombardi, ha ricordato che il capitale negli aeroporti è così suddiviso: il 65 per cento è a partecipazione pubblica ed il 35 per cento a partecipazione privata. Vi è un altro aeroporto, quello di Torino (quello di Milano non voglio considerarlo, perché esso è a totale partecipazione pubblica, se pubblico vuol dire della regione, della provincia e del comune) che si trova pressapoco nella stessa situazione: infatti il 25 per cento del capitale è in mano alla FIAT ed il 75 per cento di enti pubblici.

Concludo, perciò, annunciando il voto favorevole del gruppo socialista alla proposta di legge in discussione.

FIORIELLO. Anche questo progetto di legge ripropone il problema della polverizzazione degli aeroporti in Italia. Il 21 marzo 1972 l'aeroporto di Bergamo è stato aperto al traffico aereo civile, a seguito di autorizzazione governativa alla società gestrice e quindi noi ci siamo trovati di fronte alla realtà di un nuovo aeroporto. In seguito la regione Lombardia, deliberando però, in un certo senso, su sollecitazione della nostra Commissione, ha considerato l'aeroporto di Bergamo nel sistema integrato aeroportuale milanese. Vi è stata poi l'approvazione da parte della regione Lombardia del piano regionale di espansione dell'aeroporto di Bergamo, con il parere complessivamente positivo ma non vincolante della direzione generale dell'aviazione civi-

le. Quindi, ancora una volta il Parlamento si trova nella condizione di approvare qualcosa che già esiste, mentre in realtà non siamo in grado di giudicare sulla utilità o meno dell'aeroporto di Bergamo, di un aeroporto cioè — ripeto — che già esiste, del quale il Governo ha riconosciuto di fatto la validità e che è stato inserito dalla regione nel sistema integrato aeroportuale milanese. Ma non è sufficiente considerare l'aeroporto di Bergamo nel contesto di tale sistema per dare su di esso un giudizio positivo. Immagino che domani anche la Liguria, la Puglia o la Sicilia potrebbero decidere l'apertura di altri aeroporti senza alcun riferimento alle esigenze nazionali.

Spetta alla Commissione giudicare la validità di un siffatto sistema di operare, tenendo conto delle risorse e delle esigenze del paese, e dire se è giusto o meno impiegare miliardi di lire per l'espansione di un aeroporto. Sono questi i dati che possono permettere al Parlamento di formulare un giudizio di merito sulla validità di questo o di quell'aeroporto. I punti di riferimento invece mancano e la responsabilità è del Governo, è del ministro Martinelli, che dovrebbe interessarsi maggiormente al problema invece di girare nell'aeroporto di Lampedusa e per tutti gli aeroporti d'Italia: spero che questo gli permetterà almeno di presentare un piano organico in materia. Esiste, è vero, una legge del 1973 che impegna il Governo e presentare entro sei mesi un piano degli aeroporti, ma il Governo ha continuato a chiedere proroghe e non ha presentato ancora alcunché. Manca così alla Commissione un punto di riferimento nazionale nel campo dell'aviazione civile che la metta in condizione di formulare un giudizio nel caso in questione sull'aeroporto di Bergamo (e domani lo stesso potrebbe accadere per Agrigento o per Brescia o per una qualsiasi altra città). Il Governo ci nega, in pratica, la possibilità di dare un giudizio sul provvedimento che oggi ci troviamo ad affrontare, e lo stesso avverrà domani se il Governo non si deciderà a presentare il famoso piano degli aeroporti.

Per Milano l'aeroporto di Bergamo può essere anche un dato positivo e prendo atto in proposito delle dichiarazioni del relatore Lombardi; ma, a nome del gruppo comunista, debbo dire che non le ritengo sufficienti a permettere di esprimere un giudizio sulla validità di un aeroporto in relazione

ai bisogni ed alle risorse nazionali; e insisto nell'addossare al Governo la responsabilità di questa polverizzazione degli aeroporti italiani e della impossibilità per il Parlamento di esprimere un giudizio esauriente.

Per tutte queste ragioni noi comunisti non abbiamo intenzione neanche di entrare nel merito del provvedimento in esame e ci asterremo dunque anche dal presentare emendamenti al testo perché il problema è assai più complesso, come ho tenuto a precisare.

MARZOTTO CAOTORTA. Prescindendo dalla questione del piano degli aeroporti, sulla quale non ho intenzione di soffermarmi, io penso che il problema di Bergamo-Orio al Serio sollevi a sua volta il problema del tipo di gestione degli aeroporti, cui ha fatto giustamente cenno il relatore. Convegno sulla opportunità di definire in modo diverso da quanto attualmente stabilito nel codice della navigazione i vari tipi di gestione aeroportuale, in quanto non ha senso chiamare privato un aeroporto che svolge un servizio pubblico; analogamente ritengo che altro problema da risolvere sia quello relativo alle tariffe. Non vedo l'opportunità di far pagare le tariffe all'aeroporto privato e non a quello pubblico: bisogna che tutti paghino; spetterà poi allo Stato stipulare convenzioni idonee a garantire al Ministero dei trasporti un'entrata tale da poter coprire le spese di manutenzione e quelle di investimento degli aeroporti stessi. Tutta la materia, a mio giudizio, andrebbe rivista.

Quello che vorrei chiedere al relatore è se egli ritiene possibile, attraverso una legge che riguarda un solo aeroporto, cambiare il sistema di concessione aeroportuale in generale; credo che questo sia un po' difficile. Io sono disponibile a cambiare le norme del codice della navigazione e stabilire che d'ora in poi tutti gli aeroporti siano pubblici e possano essere gestiti dallo Stato o dati in concessione. Questo è il principio da seguire: così si risolveranno anche i problemi inerenti agli aeroporti di Pisa e di Rimini.

Ritengo che sarebbe una soluzione ideale affrontare il problema nel suo insieme; non so se sia tecnicamente valido estendere a tutti gli aeroporti la particolare disciplina che stiamo per varare per quello di Bergamo.

CATELLA. Vorrei dire soltanto che l'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio è inserito

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 1975

abbastanza bene nel contesto delle comunicazioni della regione Lombardia, comunicazioni che sono completamente diverse, data la differente condizione climatica, da quelle della capitale. Bisogna anche considerare che questo aeroporto esiste già; si tratta soltanto di metterlo in condizione di funzionare meglio, determinando l'esatto ammontare degli introiti derivanti dal suo esercizio.

Anche gli altri aeroporti della penisola non sono in condizioni migliori e ritengo opportuno sottolineare la esigenza di approvare una legge globale che regoli tutta la materia. Il problema è quello di creare un servizio che serva a tutta la collettività migliorando, ovviamente, le attuali strutture.

In conclusione, sono favorevole all'approvazione di questa proposta di legge, che ci auguriamo possa presto divenire operante.

BAGHINO. Risparmio alla Commissione le considerazioni circa la distinzione tra aeroporto pubblico e aeroporto privato perché credo che ciò faccia parte di quella indagine conoscitiva sulla situazione dell'aviazione civile che dovremo tra breve concludere.

L'aeroporto di Bergamo è stato istituito il 21 marzo 1972; la proposta di legge oggi in discussione porta la data del 6 ottobre 1972 e da ciò si evince che la necessità di rendere completamente funzionale questo aeroporto e di inserirlo in un sistema integrato si palesata da oltre tre anni.

La regione Lombardia il 25 marzo 1975 ha fatto alcune considerazioni valide sull'aeroporto di Bergamo, perché ha riconosciuto la necessità di intervenire migliorando le condizioni di sicurezza dell'aeroporto stesso, programmando, inoltre, alcuni investimenti al fine di migliorare le infrastrutture già esistenti e segnalando, infine, alla direzione generale dell'aviazione civile un piano regolatore aeroportuale che salvaguardi il piano urbanistico della zona e la sua ecologia.

Ritengo che vi siano molti elementi positivi che giustificano una adesione alla proposta di legge in discussione; non credo però che si debba attendere tre anni prima di rendere operante ogni provvedimento di legge; questa è una disfunzione che è stata sempre segnalata e cui auspichiamo si voglia porre al più presto rimedio. Ritengo, inoltre, che si debba procedere celermente all'approvazione di questo provvedimento anche perché, se ben ricordo, all'epoca della relazione Masciadri sull'indagine conoscitiva

sull'aviazione civile tutti i gruppi presenti nella nostra Commissione si pronunciarono a favore della richiesta di trasferimento di questa proposta di legge alla sede legislativa.

Bisogna anche considerare che, quando nel quadro della citata indagine conoscitiva, si chiese al Governo — mi sembra il 16 luglio 1975 — di far conoscere il suo punto di vista circa l'opportunità o meno di mantenere in vita questo aeroporto, il Governo stesso, tramite l'onorevole sottosegretario Degan, rispose affermativamente, sottolineando la favorevole ubicazione dell'aeroporto di Bergamo.

A questo punto bisogna quindi procedere celermente all'approvazione di questa proposta di legge consapevole che essa potrà essere riveduta in molti punti.

Ecco perché suggerisco di non soffermarsi su questo progetto di legge. La soluzione ai problemi da essa sollecitati potrà infatti essere più agevolmente trovata nel documento conclusivo dell'indagine conoscitiva. Quindi, andiamo avanti, procediamo, diamo serenità ad un aeroporto che già esiste, riconosciamo ad esso il diritto di riscossione delle tariffe e dopo vedremo, nel corso dell'indagine conoscitiva, di prendere in considerazione le conclusioni dell'onorevole Masciadri.

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

LOMBARDI GIOVANNI, Relatore. Ringrazio i colleghi che hanno preso la parola, per le osservazioni, anche critiche, che hanno voluto muovere al provvedimento in discussione. Desideravo, inoltre, chiedere al collega Masciadri se intende presentare un ordine del giorno che, riferendosi al sistema aeroportuale lombardo, impegni il Governo a non estendere il servizio di linea ad altri aeroporti, per esempio a quello di Brescia. Sarebbe anche il caso di invitare la regione Lombardia a tener presente l'opportunità di entrare a far parte di quegli enti o società concessionarie, per poter dare pratica attuazione alle indicazioni contenute nella relazione dell'onorevole Masciadri sull'indagine conoscitiva sulla situazione dell'aviazione civile.

Per quanto riguarda gli altri aeroporti vi è da dire che essi non hanno l'autorizzazione a gestire l'aeroporto bensì solo quella all'esercizio dell'aerostazione, che è cosa ben diversa.

Vorrei, infine, proporre che, come Commissione, ci dessimo carico di studiare il proble-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 1975

ma e di presentare un progetto di legge di riforma in ordine alla classificazione degli aeroporti, apportando alcune modifiche al codice della navigazione. Questo progetto di legge potrebbe essere firmato da tutti i gruppi qui rappresentati, come era stato fatto, nella passata legislatura, al Senato a proposito della difesa del suolo.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Ringrazio il relatore e i commissari che, sia pure con atteggiamenti diversi, hanno espresso il loro consenso su questo progetto di legge.

Per quanto riguarda in particolare il contenuto della proposta di legge, non ho che da riferirmi alle cose già dette dall'onorevole relatore che, d'altra parte, trovano obiettivo riscontro nelle decisioni della regione Lombardia che, dando il suo consenso al piano regolatore proposto per gli aeroporti, e in particolare per quello di Bergamo, ha individuato alcune linee direttrici per la sua politica aeroportuale, anticipando, in qualche maniera, quelle che sono ancora indicazioni nella relazione dell'onorevole Masciadri sull'indagine conoscitiva sulla situazione dell'aviazione civile.

È pur vero che, alla data odierna, dovrebbe già essere stato elaborato il piano generale degli aeroporti, alla cui formulazione partecipano i ministeri interessati e il CIPE; in questo momento, e per questi motivi, sono pertanto utilissime le conclusioni dell'indagine conoscitiva, che consentirebbero di valutare l'atteggiamento del Parlamento nei confronti della realizzazione di questo programma. Nella fattispecie, non troviamo contraddizioni palesi fra questa proposta di legge e la relazione del collega Masciadri; quindi, il problema si riduce ad approvare una proposta che si inserisce nel quadro generale dei problemi dell'aviazione civile nel nostro paese. In questo senso, anche un eventuale ordine del giorno — non so se il collega Masciadri sia intenzionato a presentarlo — godrebbe di una particolare attenzione da parte del Governo, dato che avrebbe la finalità di evitare che ulteriori provvedimenti possano contraddire le indicazioni sul sistema aeroportuale milanese e lombardo, che, assieme al sistema aeroportuale romano, dovrebbe costituire il fulcro, per lo avvenire, di tutto il sistema nazionale.

Per quanto attiene alle altre considerazioni circa gli aeroporti di Pisa, di Bologna e di altre città, ha già dato ampi chiarimen-

ti il relatore, onorevole Giovanni Lombardi; in realtà, per questi aeroporti vi sono problemi che afferiscono alle relative convenzioni non assimilabili a quelli affrontati dal progetto di legge in discussione, alla cui approvazione anche il Governo è pienamente favorevole.

PRESIDENTE. Passiamo agli articoli della proposta di legge. Do lettura del primo articolo:

ART. 1.

Il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile è autorizzato a riconoscere, agli effetti del codice della navigazione approvato con regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e di ogni altra legge in quanto applicabile, per la durata di anni trenta la qualifica privata dello aeroporto di Bergamo-Orio al Serio.

Allo scadere dei trenta anni le infrastrutture costruite dalla società per l'aeroporto civile di Bergamo-Orio al Serio S.p.A. — SACBO — sulla parte dell'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio di pertinenza del demanio statale diverranno di proprietà dello Stato.

I Ministri dei trasporti e dell'aviazione civile, della difesa, delle finanze e del tesoro provvederanno all'adozione degli atti di rispettiva competenza necessari per l'esecuzione della presente legge, nonché alla disciplina, mediante apposita convenzione di durata trentennale, dei rapporti tra lo Stato e la SACBO alla quale, per il periodo in cui è abilitata all'esercizio dell'aeroporto, competono tutti i diritti derivanti dall'esercizio aeroportuale, compresi quelli di cui alla legge 9 gennaio 1956, n. 24.

La convenzione per la disciplina dei rapporti tra l'Amministrazione dello Stato e la SACBO di Bergamo, riguardante l'istituzione dell'aeroporto civile di Bergamo, nonché gli atti aggiuntivi occorrenti per l'esecuzione delle opere programmate, sono soggetti alla tassa fissa di registro nella misura di lire 2.000.

Non si fa luogo al rimborso dei tributi eventualmente già corrisposti.

Il relatore, onorevole Giovanni Lombardi, ha presentato i seguenti emendamenti:

Al primo comma, sopprimere le parole: « e dell'aviazione civile »; al terzo comma, sopprimere le parole: « e dell'aviazione civile ».

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Accetto gli emendamenti.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 1975

PRESIDENTE. Pongo in votazione il mantenimento delle parole del primo comma di cui il relatore ha chiesto la soppressione, accettata dal Governo.

(È respinto).

L'emendamento soppressivo si intende pertanto approvato.

Pongo in votazione il mantenimento delle parole del terzo comma di cui il relatore ha chiesto la soppressione, accettata dal Governo.

(È respinto).

L'emendamento soppressivo s'intende pertanto approvato.

Pongo in votazione l'articolo 1 nel suo complesso con le modificazioni testé apportate.

(È approvato).

Passiamo all'articolo successivo che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 2.

La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale* della Repubblica italiana.

(È approvato).

L'onorevole Masciadri ha presentato il seguente ordine del giorno.

La X Commissione trasporti,
impegna il Governo

a non favorire la proliferazione degli aeroporti nella regione Lombardia in armonia con quanto contenuto nella deliberazione della Giunta di quella regione, che riconosce come valido il sistema aeroportuale lombardo fondato sui tre aeroporti di Malpensa, Linate e Bergamo-Orio al Serio.

(0/894/1/10).

MASCIADRI. L'ordine del giorno è molto specifico e perciò non so se il Governo potrà accettarlo: era però assolutamente necessario far riferimento alla regione Lombardia, altrimenti l'invito al Governo sarebbe stato simbolico e senza alcuna efficacia.

Desidero aggiungere che non si tratta di un nuovo aeroporto, ma di uno che già esisteva. Dico questo per sbarrare la via all'apertura di nuovi aeroporti che già si stanno facendo avanti.

Il mio ordine del giorno è pertanto un invito al Governo affinché siano rispettati i criteri adottati nella deliberazione della giunta lombarda.

DEGAN, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Accetto l'ordine del giorno.

MASCIADRI. Non insisto per la votazione.

PRESIDENTE. La proposta di legge sarà votata a scrutinio segreto in fine di seduta.

Seguito della discussione del disegno di legge: Studi e ricerche nel settore della pesca marittima (3815).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Studi e ricerche nel settore della pesca marittima ».

Come la Commissione ricorda, nella precedente seduta è stata chiusa la discussione sulle linee generali ed hanno replicato il relatore e il Governo.

Passiamo agli articoli.

Do lettura del primo articolo.

ART. 1.

Il Ministero della marina mercantile può concedere contributi ad enti, istituti, organizzazioni, associazioni e privati ricercatori operanti nel settore della pesca marittima al fine di promuovere studi e ricerche per lo sviluppo del settore stesso e per la protezione delle risorse biologiche.

Per la concessione dei contributi di cui al comma precedente è autorizzata la spesa di lire 300 milioni da iscriversi nel bilancio del Ministero della marina mercantile in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1975 al 1980. Le somme non utilizzate negli esercizi finanziari cui si riferiscono potranno essere utilizzate negli esercizi successivi; potranno altresì in ciascun esercizio essere assunti impegni anche sulle somme stanziare per gli esercizi successivi, a condizione che i contributi relativi vengano erogati nell'esercizio finanziario cui lo stanziamento si riferisce.

Le modalità per la concessione e l'erogazione dei contributi saranno stabilite con apposito regolamento, approvato con decreto del ministro della marina mercantile di concerto con quello del tesoro.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 1975

Il Governo ha presentato i seguenti emendamenti:

Sostituire il primo comma con il seguente:

« Il Ministero della marina mercantile può concedere contributi ad enti ed istituti riconosciuti ai sensi dell'articolo 27 del regolamento di esecuzione della legge 14 luglio 1965, n. 963, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 2 ottobre 1968, n. 1639, operanti nel settore della pesca marittima, al fine di promuovere e di programmare studi e ricerche per lo sviluppo del settore stesso e per la protezione delle risorse biologiche »;

dopo il primo comma, aggiungere il seguente:

« I contributi di cui al comma precedente sono concessi con decreto del ministro della marina mercantile, sentito il comitato di cui al successivo articolo... »;

al secondo capoverso, del secondo comma, sostituire la parola « utilizzate » con la parola « impegnate ».

BECCIU, *Relatore*. Sono favorevole agli emendamenti presentati dal Governo.

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

(È approvato).

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

(È approvato).

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

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1 che, dopo le modifiche apportate, risulta così formulato:

Il Ministero della marina mercantile può concedere contributi ad enti ed istituti riconosciuti ai sensi dell'articolo 27 del regolamento di esecuzione della legge 14 luglio 1965, n. 963, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 2 ottobre 1968, n. 1639, operanti nel settore della pesca marit-

tima, al fine di promuovere e di programmare studi e ricerche per lo sviluppo del settore stesso e per la protezione delle risorse biologiche.

I contributi di cui al comma precedente sono concessi con decreto del Ministro della marina mercantile, sentito il comitato di cui al successivo articolo...

Per la concessione dei contributi di cui al comma primo è autorizzata la spesa lire 300 milioni da iscriversi nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile in ciascuno degli esercizi finanziari dal 1975 al 1980. Le somme non impegnate negli esercizi finanziari cui si riferiscono potranno essere utilizzate negli esercizi successivi; potranno altresì in ciascun esercizio essere assunti impegni anche sulle somme stanziare per gli esercizi successivi, a condizione che i contributi relativi vengano erogati nell'esercizio finanziario cui lo stanziamento si riferisce.

Le modalità per la concessione e l'erogazione dei contributi saranno stabilite con apposito regolamento, approvato con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con quello del tesoro.

(È approvato).

Il Governo ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 1-bis.

Presso il Ministero della marina mercantile è istituito un comitato tecnico scientifico di coordinamento e di programmazione degli studi e delle ricerche in materia di pesca marittima.

Il comitato è presieduto dal ministro della marina mercantile o da un suo delegato ed è così composto:

a) da un funzionario del Ministero della marina mercantile;

b) da tre esperti designati dal ministro della marina mercantile; di cui uno del laboratorio centrale di idrobiologia applicata alla pesca;

c) da due esperti designati dal ministro per la ricerca scientifica e tecnologica;

d) da un esperto designato dal ministro della pubblica istruzione;

e) da un esperto designato dal ministro della sanità.

Le funzioni di segretario sono affidate ad un funzionario del Ministero della marina

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 1975

mercantile avente qualifica non inferiore a quella di direttore di sezione.

I componenti il comitato sono nominati con decreto del ministro della marina mercantile, durano in carica un triennio e possono essere riconfermati.

Il regolamento interno del comitato è approvato, su proposta del comitato stesso, con decreto del ministro della marina mercantile.

BECCIU, *Relatore*. Accetto l'articolo aggiuntivo del Governo.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Ballarin, Pani e Ceravolo hanno presentato i seguenti emendamenti all'articolo aggiuntivo del Governo:

Dopo la lettera e), aggiungere la seguente:

f) da tre esperti designati dalle regioni.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Accetterei questo emendamento se fosse così riformulato:

f) da tre esperti scelti dal ministro della marina mercantile tra quelli indicati dai presidenti delle regioni.

Questo perché le regioni sono venti e quindi vi sarebbe una estrema difficoltà a pervenire alla scelta.

BALLARIN. Sono d'accordo.

BECCIU, *Relatore*. Accetto l'emendamento.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Ballarin, Pani e Ceravolo hanno presentato il seguente emendamento:

Aggiungere la seguente lettera:

g) da tre esperti designati dalle organizzazioni sindacali.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Accetterei l'emendamento se alla parola « sindacali » si aggiungesse le altre « di categoria ». In questo modo mi pare che la terminologia risulterebbe meno generica.

BALLARIN. Sono d'accordo.

BECCIU, *Relatore*. Accetto l'emendamento con la modifica suggerita dal Governo.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Ballarin, Pani e Ceravolo hanno presentato il seguente emendamento:

Aggiungere la seguente lettera:

h) da quattro esperti designati dalle organizzazioni cooperative.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Accetto l'emendamento.

BECCIU, *Relatore*. Anche io lo accetto.

PRESIDENTE. Il Governo ha presentato i seguenti emendamenti:

Aggiungere la seguente lettera:

i) da un esperto designato dalla federazione nazionale delle aziende di pesca (Federpesca);

dopo la lettera i), aggiungere il seguente comma:

Le designazioni devono essere effettuate entro trenta giorni dalla data della richiesta; trascorso tale termine si provvede alla nomina del comitato, che potrà essere successivamente integrato con le designazioni pervenute dopo il predetto termine.

BECCIU, *Relatore*. Sono favorevole a questi emendamenti.

BAGHINO. Vorrei far osservare che con queste aggiunte il significato della materia viene ad essere mutato.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Ho proposto che il comitato compia una programmazione o uno studio indicando preventivamente al ministero ogni eventuale priorità. Se vuole sapere anche i motivi di fondo, onorevole Baghino, le dirò che gli stanziamenti approntati, di fronte a quelli erogati dagli altri paesi, sono del tutto irrilevanti. D'altra parte, come si può chiedere al Ministero del tesoro un finanziamento per la ricerca se neanche noi sappiamo che cosa ricercare?

BAGHINO. Ringrazio della precisazione l'onorevole ministro Gioia, ma ribadisco la mia osservazione, anche perché, se componiamo questo comitato di dodici persone, aggraviamo l'onere del suo funzionamento e rendiamo meno proficuo il suo lavoro.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 1975

Vorrei sapere, inoltre, se questo comitato ha quella autorevolezza che è prevista nell'articolo 1 del disegno di legge. Dobbiamo renderci conto che in questi comitati vi sarà la presenza preponderante di persone esterne al potere statale e ciò comporterà seri problemi per la elaborazione di piani per l'assicurazione pubblica e sanitaria. Questa è una delle obiezioni che mi permetto di sollevare; l'altra riguarda la crescente preoccupazione che si è manifestata nel far partecipare i sindacati a questi organismi, limitandosi a considerare tre sole categorie rappresentative dei lavoratori e lasciando esclusi altri sindacati che, sia pur in misura minore, hanno un seguito presso le forze lavoratrici.

A questo punto considero sostanziale la prima obiezione. Io ritengo importante portare a quattro il numero dei rappresentanti di categoria, anche per raggiungere una maggiore proporzione nei confronti dei cinque rappresentanti delle cooperative o comunque di interessi privati, non collettivi. Quattro rappresentanti delle cooperative più uno dell'armamento contro tre dei lavoratori: è una sproporzione che non è possibile accettare.

BALLARIN. Dopo aver ascoltato l'intervento dell'onorevole Baghino ho l'impressione che egli non abbia centrato quello che è il problema fondamentale e cioè vedere se finalmente sia possibile mettere mano almeno ad un istituto, o ad una commissione o a un comitato che affronti i problemi della pesca in modo diverso da quanto è avvenuto finora e studi la possibilità di incrementare, di potenziare questo settore, che non riguarda solo la produzione. La ricerca tecnico scientifica non deve rivolgersi alla pesca intesa solamente come cattura del pesce ma deve interessarsi anche dell'aspetto economico, della conservazione e della trasformazione del prodotto. Né va trascurato il problema formativo: il Ministero della pubblica istruzione si è rivelato negativo nel settore della pesca perché fin dal 1963 sono scomparse tutte le scuole tecniche del ramo. Dal 1963 non abbiamo in Italia una sola scuola che insegni a conseguire la patente di capo barca, capo pesca, e così via; stanno scomparendo gli stessi istituti nautici; quello di Venezia, l'unico di tutto l'Adriatico, è ridotto a tre sezioni. È evidente l'esigenza di una nuova programmazione in questo

campo, ed anche se si dovessero spendere trecento milioni, noi saremmo soddisfatti!

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Il fatto è che non li possiamo spendere.

BALLARIN. Detto questo non vorrei dilungarmi sui compiti che dovrebbe avere il comitato. Per quanto riguarda la proposta dell'onorevole ministro di aggiungere alla parola « sindacali », le parole « di categoria », è implicito che non siamo d'accordo nel parlare di organizzazioni sindacali in generale. Poiché nelle confederazioni sindacali esistono anche i sindacati dei ricercatori, di coloro che lavorano nell'ambito della ricerca scientifica, potrebbero essere benissimo i sindacati nella loro autonomia a suggerire l'inserimento dei rappresentanti del settore. Per il resto siamo invece d'accordo.

BECCIU, *Relatore*. Anch'io mi dichiaro d'accordo sulle modifiche presentate all'articolo aggiuntivo del Governo sia perché questo implicitamente dimostra un accoglimento del provvedimento da parte, appunto, dello stesso Governo, sia perché ritengo indispensabile mandare in porto in tempi brevissimi, anzi immediatamente, il provvedimento in discussione, che cerca di porre rimedio in un settore in cui siamo effettivamente carenti.

Ma credo di avere anche l'obbligo di esprimere la mia perplessità perché fin dall'inizio mi sono dichiarato d'accordo sullo articolo aggiuntivo del Governo nel suo testo originario. Ero d'accordo sulla base di una logica particolare, che attiene ad un settore specifico come quello della ricerca scientifica, un settore che non rimane sul piano operativo puro e semplice ma implica problemi scientifici, per cui le rappresentanze previste dal Governo nell'articolo aggiuntivo soddisfacevano in pieno questa esigenza. Tali rappresentanze offrivano infatti la garanzia della tutela del coordinamento del Ministero della marina mercantile e provenivano da quegli organismi, o enti, che sono abilitati a fare delle scelte e a dare indicazioni in un campo così delicato.

Confesso che sono invece molto perplesso sulle aggiunte che sono state proposte a questo articolo aggiuntivo proprio perché non credevo che fosse possibile in questa sede includere in un organismo scientifico de-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 1975

gli organi politici, e sono convinto che constateremo le conseguenze negative di tale composizione tutte le volte che interverranno altri fattori nella dialettica che si sviluppa a livello di questo comitato.

Sono d'accordo, dunque, per apportare le modifiche proposte all'articolo aggiuntivo perché questo comporta una riduzione dei tempi di approvazione del provvedimento, ma rimango perplesso per il fatto che si sia voluta travisare quella che era la logica della ricerca scientifica in questo settore.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Credo sia necessario qualche chiarimento. Chi ha proposto l'inserimento di tre esperti designati dalle organizzazioni sindacali non volendo che si accettasse di precisare « di categoria », dovrebbe spiegare perché la Corte dei conti non registra i decreti; allora bisognerebbe dire « dei sindacati delle organizzazioni scientifiche ». Io non avrei nulla in contrario a presentare un disegno di legge per la ricerca scientifica applicata nel settore delle costruzioni navali e posso dire che è prevista la costituzione di una società del gruppo IRI con la partecipazione di tutte le forze interessate: questo perché considero che una partecipazione di tecnici qualificati non possa che essere di aiuto.

Se non si trattasse di ricerca — mi riferisco all'intervento dell'onorevole Baghino — ma di un interesse esclusivo dello Stato, allora sarei contrario: non vi è dubbio però che all'interesse che ha lo Stato di promuovere, in vista dello sviluppo dell'economia del paese, la ricerca scientifica applicata in questo settore, corrisponda un analogo interesse dei pescatori e delle loro cooperative. Sarebbe bene, dunque, che vi fosse la possibilità di avere alcuni esperti designati dalle organizzazioni sindacali di categoria perché anche loro hanno interesse, come tutti gli altri esperti — compresi, ad esempio, quelli designati dalle regioni — a dare una spinta decisiva all'attività del comitato, assicurando una maggiore partecipazione di interessi reali. Ecco perché, se le modifiche fossero accolte, sarei ad esse senz'altro favorevole.

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

Alla lettera g), sostituire la parola « tre » con la parola « quattro ».

BALLARIN. Siamo d'accordo.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Accetto l'emendamento.

BECCIU, *Relatore*. Anch'io lo accetto.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Pongo in votazione l'emendamento Ballarin e altri, aggiuntivo della lettera f), con la modifica proposta dal Governo e accettata dal relatore e dai presentatori.

(È approvato).

Pongo in votazione il subemendamento Baghino all'emendamento Ballarin e altri; aggiuntivo della lettera g), accettati dai presentatori, del relatore e dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Ballarin ed altri così modificato.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Ballarin ed altri, aggiuntivo della lettera h), con la modifica proposta dal Governo, accettata dai presentatori e dal relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento del Governo, aggiuntivo della lettera i), accettato dal relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo del Governo alla lettera i), accettato dal relatore.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 1-bis nel suo complesso che, dopo le modifiche testé approvate, risulta così formulato:

ART. 1-bis.

Presso il Ministero della marina mercantile è istituito un Comitato tecnico scientifico di coordinamento e di programmazione degli studi e delle ricerche in materia di pesca marittima.

Il comitato è presieduto dal ministro della marina mercantile o da un suo delegato ed è così composto:

a) da un funzionario del Ministero della marina mercantile;

b) da tre esperti designati dal ministro della marina mercantile, di cui uno del la-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 1975

boratorio centrale di idrobiologia applicata alla pesca;

c) da due esperti designati dal ministro per la ricerca scientifica e tecnologica;

d) da un esperto designato dal ministro della pubblica istruzione;

e) da un esperto designato dal ministro della sanità;

f) da tre esperti scelti dal ministro della marina mercantile tra quelli indicati dai presidenti delle regioni;

g) da quattro esperti designati dalle organizzazioni sindacali di categoria;

h) da quattro esperti designati dalle organizzazioni cooperative;

i) da un esperto designato dalla federazione nazionale delle aziende di pesca (Fg derpesca).

Le designazioni devono essere effettuate entro trenta giorni dalla data della richiesta; trascorso tale termine si provvede alla nomina del comitato, che potrà essere successivamente integrato con le designazioni pervenute dopo il predetto termine.

Le funzioni di segretario del comitato sono affidate ad un funzionario del Ministero della marina mercantile avente qualifica non inferiore a quella di direttore di sezione.

I componenti il comitato sono nominati con decreto del Ministro della marina mercantile, durano in carica un triennio e possono essere riconfermati.

Il regolamento interno del comitato è approvato, su proposta del comitato stesso, con decreto del ministro della marina mercantile.

(È approvato).

Il Governo ha presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 1-ter.

Il comitato di cui all'articolo precedente propone al ministro della marina mercantile i programmi di ricerca applicata alla pesca e ne indica le priorità. L'esecuzione di tali programmi è disposta con decreto del ministro della marina mercantile.

I risultati delle ricerche eseguite in base ai programmi di cui al comma precedente sono esaminati dal Comitato anzidetto, che riferisce, con le proprie valutazioni, al ministro della marina mercantile, cui può anche proporre la pubblicazione degli atti, i quali debbono in ogni caso essere trasmessi

al ministro per la ricerca scientifica e tecnologica.

BECCIU, *Relatore*. Accetto questo articolo aggiuntivo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo del Governo di cui ho dato lettura, accettato dal relatore.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 2.

L'articolo 17 della legge 28 marzo 1968, n. 479, modificato dall'articolo 11 della legge 16 ottobre 1973, n. 676, è abrogato.

L'articolo 18 della legge 28 marzo 1968, n. 479, è sostituito dal seguente: « Per il noleggio dei natanti necessari alla esecuzione di studi e ricerche nel settore della pesca è autorizzato, a decorrere dall'anno finanziario 1976, uno stanziamento sullo stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile di lire 50 milioni ».

Il Governo ha presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma, sostituire la parola: « dei » con le parole: « di adeguati ed attrezzati ».

BECCIU, *Relatore*. Accetto l'emendamento.

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

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 2 nel suo complesso con la modifica testé approvata.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 3.

All'onere derivante dalla applicazione della presente legge previsto in lire 300 milioni per l'anno finanziario 1975 si provvede con corrispondente riduzione del capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

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

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 1975

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

Sostituire il primo comma dell'articolo 3 con il seguente:

« All'onere derivante dalla applicazione della presente legge previsto in lire 300 milioni per ciascuno degli anni finanziari 1975 e 1976, si provvede con corrispondente riduzione del capitolo 6856 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno 1975 e del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa dello stesso ministero per l'anno 1976 ».

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Accetto l'emendamento.

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

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 3 nel suo complesso con la modifica testé approvata.

(È approvato).

Passiamo agli ordini del giorno. Gli onorevoli Becciu, Ferdinando Russo e Marocco hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

considerato indispensabile che nel Comitato previsto dal disegno di legge n. 3815 siano rappresentati quegli organismi che assicurino, anche sul piano territoriale, la tutela dei più rilevanti interessi del settore,

impegna il Governo

ad adoperarsi affinché nel Comitato tecnico scientifico di coordinamento siano rappresentate tutte le regioni marittime.

(0/3815/1/10)

MAROCCO. Rinunciamo all'illustrazione.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Se i presentatori cambiassero la parola « impegna » con la parola « invita » accetterei l'ordine del giorno, potendo adoperarmi affinché siano rappresentate tutte le regioni marittime. Essendo venti gli esperti posso chiedere alle varie cooperative che, ad esempio, mancando un rappresentante delle Marche, ne venga scelto uno di quella regione.

BECCIU, *Relatore*. Aderiamo all'invito del ministro e non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Ferdinando Russo, Piccinelli, Becciu e Marocco hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

rilevata la carenza nel sud di centri di ricerca nel settore della pesca,

impegna il Governo

a promuovere la costituzione di tali centri e la conseguente concessione ed erogazione dei contributi previsti dal disegno di legge n. 3815, per promuovere e potenziare gli studi e le ricerche per la protezione delle risorse biologiche nelle aree meridionali e insulari del paese.

(0/3815/2/10)

MAROCCO. Rinunciamo all'illustrazione.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Posso accettarlo come raccomandazione, purché i presentatori acconsentano a sostituire la parola « impegna » con la parola « invita ».

FERDINANDO RUSSO. Aderiamo all'invito del ministro e non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Ferdinando Russo, Marocco, Ballarin, Baghino, Catella e Guerrini hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

rilevate le carenze esistenti sul piano della sicurezza sociale dei pescatori nonché del contratto nazionale di lavoro del settore della pesca, carenze evidenziate in occasione del blocco della marineria di Mazzara del Vallo,

invita il Governo

a promuovere ogni utile iniziativa per applicare la convenzione internazionale sul contratto nazionale di lavoro dei pescatori e garantire ai lavoratori del settore della pesca una equa indennità di malattia e di disoccupazione in analogia a quanto assicurato ai lavoratori agricoli.

(0/3815/3/10)

MAROCCO. Rinunciamo all'illustrazione.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Lo accetto nei limiti della competenza del mio dicastero in quanto tale materia investe in modo primario il Ministero del lavoro e della previdenza sociale.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 1975

RUSSO FERDINANDO. Non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Marocco, Ferdinando Russo e Piccinelli hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

rilevata la positività della missione svolta a Tunisi da una delegazione italiana per il rinnovo degli accordi di pesca con quel paese,

impegna il Governo

a potenziare i servizi di sicurezza e vigilanza della marina nel canale di Sicilia al fine di evitare, specie in questa delicata fase, infrazioni da parte dei nostri pescherecci e contestazioni da parte delle autorità tunisine.
(0/3815/4/10)

Vorrei fare presente che questo ordine del giorno non è proponibile in questa sede perché non riguarda le competenze del Ministero della marina mercantile.

BAGHINO. A mio avviso non è proponibile la frase « infrazioni da parte di nostri pescherecci » !

MAROCCO. Lo ritiriamo.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Becciu, Piccinelli e Ferdinando Russo hanno presentato il seguente ordine del giorno:

La X Commissione trasporti,

superando la fase di provvisorietà propria della materia trattata dal disegno di legge n. 3815, accertata la necessità inderogabile di dare un assetto definitivo alla struttura della ricerca scientifica nel settore della pesca, dopo aver acquisito le soluzioni più avanzate adottate in altri paesi,

impegna il Governo

a voler procedere alla costituzione di un Istituto nazionale di ricerca scientifica per la pesca marittima, strutturato nei modi più idonei a realizzare il coordinamento e la realizzazione di tutte le attività ed a garantire i più alti livelli di specializzazione per gli studiosi che a questo settore si vogliono dedicare.

(0/3815/5/10)

PICCINELLI. Rinunciamo all'illustrazione.

GIOIA, Ministro della marina mercantile.
Lo accetto purché l'impegno sia trasformato in invito.

BECCIU, Relatore. Aderiamo alla richiesta del Governo e non insistiamo per la votazione.

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del disegno di legge.

PANI. La nostra perplessità e la nostra insoddisfazione nascono dal fatto che è stato sprecato molto tempo prezioso, prima di iniziare ad affrontare il vasto problema della ricerca scientifica applicata in questo settore. Rimane quindi un residuo di insoddisfazione, anche se dobbiamo rilevare che vi è stata una certa comprensione delle esigenze che si erano man mano manifestate, in particolare quella di costituire un comitato tecnico-scientifico di esperti, nominati da una pluralità di enti ed organismi e, proprio per questo, in grado di esprimere una dialettica fra le diverse posizioni, necessaria per un reale avanzamento della tecnica in ogni settore. Credo che questo sia il principale motivo che ci ha fatto procedere nella discussione e nell'approvazione di questo progetto di legge che rimane, però, insufficiente, una « leggina » che non risolve completamente il problema.

Mi è sembrato che l'onorevole ministro avesse manifestato l'esigenza di formulare un disegno organico che disciplinasse tutta la materia, che desse una soluzione adeguata ai problemi del settore, confrontando quello che abbiamo fatto o, meglio, quello che non abbiamo fatto con quanto invece, è stato realizzato in quei paesi che, sul terreno della ricerca scientifica applicata alla pesca marittima, sono all'avanguardia. Si potrebbe, in questo senso, prendere contatto con questi paesi per acquisire alcune conoscenze utili.

Per queste ragioni, nel ribadire la nostra manifesta volontà di affrontare e risolvere completamente il problema, il gruppo comunista dichiara che si asterrà dalla votazione di questo disegno di legge.

RUSSO FERDINANDO. Il gruppo della democrazia cristiana voterà a favore di questo disegno di legge per la novità che rappresenta sul piano della quantità delle somme che mette a disposizione e per il movimento che introduce nel campo della ricerca scientifica.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 23 OTTOBRE 1975

Con questo provvedimento noi apriamo agli istituti, agli enti, alle associazioni di categoria e al movimento cooperativistico la possibilità di partecipare, direttamente, alla soluzione dei problemi esistenti e allo sviluppo della pesca. È molto apprezzabile anche la volontà di programmare la ricerca, com'è emerso dalle aggiunte fatte all'articolo 1, che prevedono un comitato che sovrintenda alla programmazione del settore.

Ribadendo il nostro intendimento di votare a favore del disegno di legge, vorrei invitare il Governo ad approfittare di questo nuovo testo e delle novità che introduce per mobilitare attorno alla ricerca anche quelle aree geografiche del paese dove, finora, non sono presenti né centri né iniziative di ricerca.

BAGHINO. Il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale voterà a favore del disegno di legge in quanto in esso ravvisa una via d'uscita dal vicolo in cui pareva si fosse immesso il Ministero della marina mercantile dal 1968 in poi. Desidero far notare, però, che questa soluzione non ci soddisfa pienamente, ma piuttosto che rimanere fermi, ed aggravare così la situazione, è meglio accettarla. Inoltre il nostro gruppo formula alcune riserve sulle modalità di costituzione del comitato tecnico scientifico ed auspica che i designati a farne parte abbiano il senso di responsabilità dovuto e si dedichino veramente ai compiti per l'assolvimento dei quali il comitato stesso è stato istituito.

MASCIADRI. Per la volontà di programmazione che si evince dall'articolo 1 del provvedimento, il gruppo socialista voterà a favore del disegno di legge.

PRESIDENTE. Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale del disegno di legge. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto della proposta e del disegno di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge Vicentini ed altri:
« Norme concernenti l'aeroporto di Bergamo-Orio al Serio » (894).

Presenti	31
Votanti	23
Astenuti	8
Maggioranza	12
Voti favorevoli	23
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Baghino, Becciu, Belci, Canestrari, Catella, Dal Maso, Fortuna, Galasso, Guerrini, Lombardi Giovanni, Mancini Antonio, Marocco, Marzotto Caotorta, Masciadri, Merli, Miotti Carli Amalia, Pezzati, Piccinelli, Pisanu, Rizzi, Russo Ferdinando, Venturini.

Si sono astenuti:

Baldassari, Ballarin, Carri, Ceravolo, Ciacci, Fioriello, Pani e Skerk.

Disegno di legge: « Studi e ricerche nel settore della pesca marittima » (3815).

Presenti	27
Votanti	19
Astenuti	8
Maggioranza	10
Voti favorevoli	19
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Becciu, Belci, Canestrari, Dal Maso, Fortuna, Galasso, Guerrini, Lombardi Giovanni, Mancini Antonio, Marocco, Marzotto Caotorta, Masciadri, Merli, Pezzati Piccinelli, Russo Ferdinando, Venturini e Zoppi.

Si sono astenuti:

Baldassari, Ballarin, Carri, Ceravolo Ciacci, Fioriello, Pani, Skerk.

La seduta termina alle 12,10.

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