

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE  
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

94.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 26 FEBBRAIO 1976

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

## INDICE

	PAG.
<b>Proposta di legge</b> ( <i>Discussione e approvazione</i> ):	
MARZOTTO CAOTORTA ed altri: Disciplina della circolazione stradale nelle aree aeroportuali ( <i>Modificata dalla VIII Commissione permanente del Senato</i> ) (2942/B) . . . . .	1407
PRESIDENTE . . . . .	1407, 1408, 1409
DEGAN, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> . . . . .	1409
FIORIELLO . . . . .	1408
MANCINI ANTONIO . . . . .	1408
MAROCCO, <i>Relatore</i> . . . . .	1407, 1409
MARZOTTO CAOTORTA . . . . .	1408
RUSSO FERDINANDO . . . . .	1409
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	1411

**Discussione della proposta di legge Marzotto Caotorta ed altri: Disciplina della circolazione stradale nelle aree aeroportuali (*Modificata dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (2942-B).**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Marzotto Caotorta, Sangalli, Merli, Belci e Marocco: « Disciplina della circolazione stradale nelle aree aeroportuali », già approvata dalla X Commissione permanente della Camera nella seduta del 9 luglio 1975 e modificata dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 26 novembre 1975.

Sulle modifiche apportate dal Senato ha facoltà di riferire l'onorevole Marocco.

**MAROCCO, Relatore.** Questo provvedimento, che riguarda la disciplina della circolazione stradale nelle aree aeroportuali, già approvato alcune modifiche sostanziali oltreché formali. In particolare è stato modificato l'articolo 3, laddove si prevede di mettere a disposizione del direttore dell'aeroporto i servizi di vigilanza urbana ai fini della regolazione del traffico nelle zone antistanti l'aeroporto stesso, vigilanza che

**La seduta comincia alle 10,5.**

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

(È approvato).

sarà effettuata dai vigili urbani del comune o dei comuni nel cui ambito territoriale l'aeroporto ricade.

Su questo punto noi abbiamo fatto una approfondita discussione proprio per assicurare la disponibilità di vigili urbani anche quando l'aeroporto ricada nel territorio di più comuni; in definitiva, c'era in noi la convinzione che se l'aeroporto si trova su un terreno di proprietà di più comuni, vi è la possibilità che i piccoli comuni non abbiano a disposizione vigili urbani da distaccare al servizio di vigilanza aeroportuale. In previsione di ciò noi avevamo previsto all'articolo 3 che il direttore potesse servirsi anche della vigilanza urbana del comune metropolitano. Il Senato ha però cambiato questa dizione inserendo le parole « del comune o dei comuni nel cui territorio l'aeroporto ricade », anche se essi non sono in grado di assicurare tale vigilanza.

Al fine pertanto di assicurare tale sorveglianza, ho preparato un emendamento al secondo comma dell'articolo 3 che prescrive, in caso di impossibilità o di insufficienza tecnica del comune o dei comuni nel cui ambito territoriale l'aeroporto ricade, l'utilizzo di servizi di vigilanza del comune capoluogo di provincia più vicino, prevedendo in tal modo la possibilità di ricorrere al comando di vigilanza urbana. Altro mio emendamento tende poi a reintrodurre la parola « inoltre », già soppressa dal Senato.

Sottopongo all'attenzione e alla valutazione dei colleghi le mie proposte di emendamento, che hanno lo scopo di assicurare una sorveglianza permanente all'interno delle aree aeroportuali.

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

**FIORIELLO.** Noi comunisti abbiamo già espresso il nostro giudizio nel luglio 1975 quando abbiamo approvato in prima lettura il testo della proposta di legge; non ci resta, quindi, che confermare quel primo giudizio positivo.

Per quanto riguarda l'emendamento preannunciato dal relatore, devo dire che anch'io avverto la necessità di definire meglio a chi spetti la vigilanza in caso di aeroporto che interessi più comuni, in modo da assicurare un servizio permanente ed evitare che si creino situazioni di

concorrenza tra un comune e l'altro. È possibile trovarsi di fronte a piccole disponibilità, ed è quindi giusto il richiamo alla possibilità del direttore dell'aeroporto pur di assicurare il servizio permanente dei vigili urbani, di prendere contatto e di stabilire un rapporto con la città capoluogo di provincia più vicina.

Bisognerebbe però specificare meglio che cosa s'intenda per capoluogo di provincia che è più interessato all'aeroporto, si potrebbe anche indicare una città che non appartiene alla stessa circoscrizione territoriale. Non so se in Italia vi siano aeroporti di questo tipo: credo di no; comunque, poiché la formula adottata può dare luogo a diverse interpretazioni, sarebbe meglio precisare che il capoluogo di provincia interessato all'aeroporto, quello che deve eventualmente contribuire alla sua vigilanza, è quello nel cui territorio l'aeroporto stesso è situato.

**MANCINI ANTONIO.** Le osservazioni mosse dal collega Fioriello alla proposta del relatore sono senza dubbio sensate, però vi sono anche qui alcune difficoltà: esistono infatti aeroporti che sono dislocati al confine tra due province, che insistono sul territorio di due province; l'aeroporto di Pescara, che interessa tanto la provincia di Pescara quanto quella di Chieti, è un esempio di quanto affermo. Probabilmente non ne esistono altri in queste condizioni, ma anche se l'aeroporto di Pescara fosse l'unico, bisognerebbe comunque tenerne conto. Quindi, le vie per la soluzione del problema a mio giudizio sono: o fare riferimento alla distanza, come ha detto il relatore Marocco — ed io sarei favorevole a questa soluzione —; oppure, poiché gli aeroporti sono generalmente intitolati ad una città, attribuire la vigilanza ed il controllo subsidiari in parola alla città da cui l'aeroporto prende nome. Prendiamo il caso dell'aeroporto di Milano-Linate: Linate è comune ma l'aeroporto si intitola a Milano.

Ritengo comunque che sarebbe più semplice ricorrere al criterio della distanza per individuare il capoluogo più interessato, così come ha proposto il relatore.

**MARZOTTO CAOTORTA.** Il problema della individuazione del comune più vicino indubbiamente esiste e noi l'abbiamo affrontato anche con i colleghi del Senato che si sono opposti alla dizione « comune

metropolitano servito» per il fatto che la parola «metropolitano» non è un termine giuridicamente riconosciuto. Allora abbiamo pensato che di solito questi aeroporti sono al servizio di una città capoluogo, almeno capoluogo di provincia, e quindi si sarebbe potuto scegliere il criterio dell'appartenenza al territorio della provincia: se nonché si tratta soprattutto di dipendenza comunale e non provinciale e quindi l'appartenenza alla provincia è irrilevante. In secondo luogo c'è ad esempio l'aeroporto di Pescara che dipende da due province.

Si è allora scelto il criterio della vicinanza, che è immediatamente rilevabile anche dalla titolazione. Vi potrebbero essere, però, aeroporti non intitolati e dunque anche in questo modo si potrebbe dar adito a contestazioni.

Altro sistema avrebbe potuto essere quello di scegliere la città maggiormente servita e quindi adottare un criterio statistico che avrebbe portato, anch'esso, a tutta una serie di discussioni.

Il criterio della vicinanza ha, d'altra parte, un altro vantaggio: trattandosi di doversi spostare dal capoluogo all'aeroporto, quello più vicino è certamente il più comodo, ed anche per i vigili urbani sarà più facile spostarsi per svolgere la loro funzione di vigilanza. Se mai si pone il problema della competenza dei vigili urbani a svolgere un servizio al di fuori del territorio comunale. In merito a ciò è stato interpellato il professor Massimo Saverio Giannini, che è un'autorità in materia di diritto amministrativo, ed egli ha suggerito di introdurre l'inciso «in caso di impossibilità o insufficienza tecnica dei comuni su riferiti». In questo modo la città capoluogo di provincia è chiamata in causa solo in caso di insufficienza tecnica dei comuni interessati in base a dislocazione territoriale, i quali dunque non potranno adombrarsi per il ricorso a vigili esterni.

Vi è poi l'altro emendamento preannunciato dal relatore, tendente e reintrodurre la parola «inoltre» che i colleghi del Senato hanno tolto dal testo da noi approvato. Questa parola è necessaria per il fatto che il ricorso ai vigili urbani è aggiuntivo e non sostitutivo di quello degli organi previsti dall'articolo 137 del codice della strada, cui il primo comma dell'articolo 3 fa riferimento, cioè della pubblica sicurezza-settore polizia stradale. Anche in questo caso il personale non è sufficiente ad espletare un servizio permanente e si

è pensato di ricorrere al capoluogo, ma sempre in via suppletiva.

Quindi, chiederai ai colleghi di approvare questo emendamento così com'è stato preannunciato. Al Senato, poiché non si è approfondita la conoscenza della situazione di questi aeroporti che si trovano fuori dai comuni capoluogo, non si è pensato a questo problema, ma non vi è una preclusione da parte del Senato in questa direzione. Si è tolta la parola «metropolitano» e non si è pensato che in tal modo si sarebbe incappati nella pratica inapplicabilità del provvedimento, che è stato elaborato per ottenere una vigilanza là dove non esiste.

**RUSSO FERDINANDO.** In ordine a questo emendamento che è stato preannunciato dal relatore sorge un altro problema: chi decide sulle controversie che possono nascere tra il comune dove sorge l'aeroporto e gli altri comuni? Se potessimo togliere questa incertezza daremmo piena applicabilità all'emendamento stesso, altrimenti avremo mille casi controversi.

**PRESIDENTE.** Poiché nessun altro chiede di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**MAROCCO, Relatore.** Ho ascoltato con attenzione i diversi interventi ed insisterei sull'emendamento da preannunciato, perché mi pare sia stato sufficientemente approfondito in sede di formulazione, tenendo conto delle valutazioni espresse da me ed anche dei colleghi che hanno parlato a sostegno dell'emendamento stesso. In sostanza, la finalità della proposta di legge è quella di assicurare una sorveglianza, che deve essere la più immediata nel momento in cui il problema si pone. È chiaro che la dizione «secondo le intese preventivamente stabilite» fa venire meno anche la preoccupazione sollevata dall'onorevole Russo. Ritengo pertanto che la formulazione migliore sia quella che è stata da me proposta, a meno che altri colleghi non ne proponano una diversa.

**DEGAN, Sottosegretario di Stato per i trasporti.** Il Governo accetta gli emendamenti preannunciati dal relatore.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame delle modifiche apportate dal Senato.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 FEBBRAIO 1976

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 1 nel seguente testo:

## ART. 1.

Negli aeroporti nazionali aperti al traffico aereo civile la competenza a disciplinare la circolazione nelle aree stradali aperte all'uso pubblico, le attività commerciali inerenti al trasporto che in esse si svolgono e l'accesso alle aerostazioni, è riservata al direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio, che vi provvede a mezzo di ordinanze, in conformità alle norme del codice della strada e del codice della navigazione.

Negli aeroporti ove le aerostazioni siano affidate in gestione ad enti o società, il potere di ordinanza di cui al comma precedente viene esercitato dal direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio, sentiti gli enti e le società interessati.

L'VIII Commissione permanente del Senato lo ha così modificato:

## ART. 1.

Nell'ambito degli aeroporti nazionali aperti al traffico aereo civile la competenza a disciplinare la circolazione nelle aree stradali aperte all'uso pubblico, le attività commerciali inerenti al trasporto che in esse si svolgono e l'accesso alle aerostazioni, è riservata al direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio, che vi provvede a mezzo di ordinanze, in conformità alle norme del codice della strada e del codice della navigazione.

Nell'ambito degli aeroporti ove le aerostazioni siano affidate in gestione ad enti o società, il potere di ordinanza di cui al comma precedente viene esercitato dal direttore della circoscrizione aeroportuale competente per territorio, sentiti gli enti e le società interessati.

Pongo in votazione l'articolo 1 nel testo approvato dal Senato.

(È approvato).

L'articolo 2 non è stato modificato.

La nostra Commissione aveva approvato l'articolo 3 nel seguente testo:

## ART. 3.

Compete agli organi previsti dall'articolo 137 del codice della strada far osservare

le ordinanze emesse dal direttore della circoscrizione aeroportuale. Questi ha inoltre facoltà di servirsi, per l'espletamento dei compiti di vigilanza e di controllo, dei servizi di vigilanza urbana del comune metropolitano servito, o dei comuni nel cui ambito territoriale l'aeroporto ricade, secondo le intese all'uopo raggiunte con il comune o i comuni interessati, oltre che, nel caso di cui al secondo comma dell'articolo 1, con l'ente o società di gestione.

L'importo delle sanzioni pecuniarie è devoluto allo Stato nel caso in cui gli interventi repressivi avvengano ad opera di corpi statali, ovvero al comune nei casi in cui l'infrazione sia stata rilevata dai servizi di vigilanza urbana.

L'VIII Commissione permanente del Senato lo ha così modificato:

## ART. 3.

Compete agli organi previsti dall'articolo 137 del codice della strada far osservare le ordinanze emesse dal direttore della circoscrizione aeroportuale.

Per l'espletamento dei compiti di vigilanza e di controllo, il direttore della circoscrizione aeroportuale utilizza i servizi di vigilanza urbana del comune o dei comuni nel cui ambito territoriale l'aeroporto ricade, secondo le intese preventivamente stabilite con il comune o i comuni predetti, oltre che, nel caso di cui al secondo comma dell'articolo 1, con l'ente o la società di gestione.

L'importo delle sanzioni pecuniarie è devoluto allo Stato nel caso in cui gli interventi repressivi avvengano ad opera di corpi statali, ovvero al comune nei casi in cui l'infrazione sia stata rilevata dai servizi di vigilanza urbana.

Il relatore, onorevole Marocco, ha presentato i seguenti emendamenti:

*Al secondo comma dopo la parola « utilizza » aggiungere la parola « inoltre »;*

*al secondo comma dopo la parola « ricade » aggiungere le seguenti: « o, nel caso di impossibilità o insufficienza tecnica dei comuni sopra indicati, nel comune capoluogo di provincia più vicino ».*

Pongo in votazione il primo emendamento del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 26 FEBBRAIO 1976

Pongo in votazione il secondo emendamento del relatore, accettato dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 3 nel suo complesso con le modifiche testé apportate.

(È approvato).

La proposta di legge sarà subito votata a scrutinio segreto.

#### Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto della proposta di legge oggi esaminata.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge d'iniziativa dei deputati MARZOTTO CAOTORTA ed altri: «Disciplina della circolazione stradale nelle aree ae-

roportuali» (Modificata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2942-B):

Presenti e votanti . . . . .	26
Maggioranza . . . . .	14
Voti favorevoli . . . . .	25
Voti contrari . . . . .	1

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Baghino, Ballarin, Belci, Canestrari, Carri, Ciacci, Dal Maso, Fioriello, Fortuna, Foscarini, Galasso, Ippolito, Lombardi Giovanni, Mancini Antonio, Marino, Marocco, Marzotto Caotorta, Merli, Miotti Carli Amaha, Pani, Piccinelli, Russo Ferdinando, Skerk, Volpe e Zoppi.

La seduta termina alle 10,30.

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. GIORGIO SPADOLINI

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO