

## COMMISSIONE IX

## TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

10.

## SEDUTA DI MERCOLEDÌ 8 GIUGNO 1988

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Disegno di legge</b> (Discussione e rinvio con nomina di un Comitato ristretto):		Lucchesi ed altri: Divieto di pesca con attrezzature « appesantite » (273) .....	6
Limite di risarcimento nei trasporti aerei internazionali di persone ( <i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i> ) (2727) .....	3	Testa Antonio, <i>Presidente</i> ..	6, 10, 16, 17, 18, 19
Testa Antonio, <i>Presidente, Relatore</i> .....	3, 5, 6	Baghino Cesco Giulio .....	15, 17, 18
Baghino Cesco Giulio .....	6	Donati Anna .....	13, 14
Ciafardini Michele .....	5	Fiorino Filippo, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> .....	17
Ghinami Alessandro, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti</i> .....	4, 6	Grippo Ugo .....	14, 18
La Penna Girolamo .....	6	Lamorte Pasquale .....	18
Matteoli Altero .....	5	Lucchesi Pino .....	10, 14, 18
<b>Disegno e proposte di legge</b> (Discussione e rinvio con nomina di un Comitato ristretto):		Menziotti Pietro Paolo .....	11, 12, 13, 18
Ulteriori interventi per l'adattamento della capacità di produzione della flotta peschereccia italiana alle possibilità di cattura mediante ritiro definitivo del naviglio e fermo temporaneo delle navi adibite alla pesca con reti a traino (2513);		Piredda Matteo, <i>Relatore</i> .....	7, 12, 13, 16, 18
Lucchesi ed altri: Disciplina della pesca sportiva e da diporto (272);		<b>Disegno e proposta di legge</b> (Rinvio):	
		Sanatoria dei rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti-legge non convertiti in legge recanti misure urgenti per la disciplina e la decongestione del traffico urbano e per la sicurezza stradale ( <i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i> ) (2116);	
		Berselli ed altri: Rimborso agli automobilisti delle sanzioni amministrative pecuniarie maggiorate (1696) .....	19
		Testa Antonio, <i>Presidente</i> .....	19

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 9,35.**

SEVERINO CANNELONGA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Discussione del disegno di legge: Limite di risarcimento nei trasporti aerei internazionali di persone (2727).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Limite di risarcimento nei trasporti aerei internazionali di persone ».

Come i colleghi sapranno, mi ero assunto l'onere dello svolgimento della relazione, nella convinzione che si trattasse di un provvedimento non particolarmente complesso. Avendo, invece, constatato che il disegno di legge al nostro esame risulta in talune parti di difficile comprensione, pur non sottraendomi all'impegno, mi riservo di nominare un relatore per il seguito della discussione.

Il disegno di legge n. 2727, già approvato all'unanimità dall'VIII Commissione permanente del Senato, è stato ispirato da una sentenza della Corte costituzionale del 1985, con la quale veniva dichiarata la incostituzionalità delle disposizioni legislative vigenti in materia di limiti di risarcimento del danno nei trasporti di persone. Tale sentenza, a sua volta, ha recepito le decisioni assunte in sede di « Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale », stipulata a Varsavia il 12 ottobre 1929, resa esecutiva nel nostro paese con la legge 19 maggio 1932, n. 841, e successivamente modificata dal « Proto-

collo » firmato a l'Aja il 28 settembre 1955.

L'articolo 2 del disegno di legge al nostro esame fissa una limitazione di responsabilità in materia di trasporto aereo internazionale nell'ipotesi in cui sia previsto lo scalo in territorio italiano: « Nel trasporto aereo internazionale di persone, compiuto da vettori italiani o stranieri, come nel caso che in base al contratto sia previsto soltanto lo scalo in territorio italiano, il vettore potrà beneficiare della limitazione di responsabilità secondo il regime disposto dalla Convenzione, come modificato dal Protocollo, a condizione che: a) avvalendosi della facoltà prevista dall'articolo 22, alinea 1, della Convenzione, abbia stabilito nelle sue condizioni generali di trasporto ovvero, per i voli non di linea, sia fissato nelle rispettive autorizzazioni o licenze, a seconda dei casi, un limite di risarcimento per morte o lesione personale almeno pari, per ciascun passeggero, a centomila diritti speciali di prelievo quali definiti dal Fondo monetario internazionale, convertibili in valuta nazionale, applicando la parità fissata dallo stesso Fondo monetario internazionale; b) abbia assicurato la propria responsabilità civile per il danno, la morte o lesione personale del passeggero, in conformità all'articolo 3 ».

Fin qui il primo comma dell'articolo 2. Il riferimento ai « centomila diritti speciali di prelievo » è quantificabile in una cifra pari a circa 190 milioni di lire.

Il secondo comma dell'articolo 2 del disegno di legge n. 2727 estende l'applicazione di tali disposizioni ai vettori italiani « anche per i trasporti aerei che non abbiano origine, destinazione o scalo in territorio nazionale ».

Pur sforzandomi di ricorrere alle mie cognizioni in campo giuridico ed infortunistico, l'unica interpretazione che riesco a dare al testo governativo ora richiamato è che il vettore è responsabile entro il limite massimo di 190 milioni, anche nell'ipotesi in cui il danno provocato sia quantificabile in una cifra più alta. Per tale ragione nutro profonde perplessità sulla formulazione adottata dal legislatore; essa, tra l'altro, mal si concilia con la moderna tendenza a disciplinare i rapporti nel campo assicurativo con polizze che prevedano la responsabilità illimitata. Tali polizze, in sostanza, garantiscono il risarcimento del danno realmente subito, non solo quando l'ammontare del danno sia inferiore alla cifra stabilita, ma anche nell'ipotesi in cui il valore sia superiore.

In molti paesi il sistema della polizza a responsabilità illimitata è già stato introdotto nel campo degli infortuni automobilistici; pertanto, a mio avviso, non esistono motivazioni valide che impediscano di estendere tale criterio anche al trasporto aereo.

Le perplessità, comunque, non riguardano soltanto l'articolo 2. Infatti, anche l'esame dell'articolo 3, a mio parere, non è esente da valutazioni critiche.

Il secondo comma di tale articolo stabilisce che « l'impresa assicuratrice è giudicata idonea se la sua solvibilità è stata certificata da una pubblica autorità dello Stato di immatricolazione dell'aeromobile o dello Stato in cui l'impresa assicuratrice ha la propria sede principale; per le imprese di assicurazione italiane la certificazione è effettuata dall'Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo (ISVAP). In mancanza della certificazione di solvibilità, l'impresa assicuratrice è giudicata idonea se è riassicurata per i rischi ed il massimale di cui al comma 1 ».

All'accertamento dell'idoneità e della solvibilità delle compagnie di assicurazione, anche appartenenti a Stati esteri, si porrebbe, dunque, in base alla presentazione di un'apposita certificazione. In mancanza di tale certificazione, l'impresa assicuratrice sarebbe giudicata ido-

nea soltanto se, a sua volta, abbia proceduto a riassicurarsi.

A mio avviso, la riassicurazione può essere considerata una valida garanzia soltanto nell'ipotesi in cui la compagnia che la stipuli produca una valida certificazione. Non sussistendo tale condizione, non si avrebbe la possibilità di giudicare l'idoneità e la solvibilità della compagnia che riassicura.

Invito la Commissione a riflettere su un altro aspetto importante: finché il disegno di legge al nostro esame non sarà approvato, per i danni cagionati a persone nei trasporti aerei internazionali varrà il principio della responsabilità illimitata.

Sulla base delle osservazioni formulate, pertanto ritengo sia opportuno esaminare, il disegno di legge n. 2727 in modo più approfondito.

Certamente il provvedimento è urgente e credo sia intendimento della Commissione procedere sollecitamente al suo esame. Ciò, tuttavia, non deve implicare la rinuncia ad un'accurata valutazione dei meccanismi assicurativi che la nostra compagnia di bandiera intende perseguire, e dello stato di assicurazione relativo ai viaggiatori italiani che si avvalgono dei servizi offerti da altre compagnie di bandiera: licenziare il testo senza avere un esatto quadro di riferimento equivarrebbe, a mio avviso, ad adottare decisioni senza aver lucido avanti l'intelletto il settore in cui si incide.

Nell'auspicare che nel corso dell'odierna seduta il rappresentante del Governo possa chiarire le perplessità e i dubbi da me sollevati, proporrei alla Commissione di dar luogo al più presto, informalmente, alle audizioni dei rappresentanti dell'Alitalia e del Ministero dei trasporti, affinché si possa affrontare il problema posto con il disegno di legge n. 2727 coscientemente, stante la delicatezza della materia.

ALESSANDRO GHINAMI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. Vorrei sottolineare che la Corte costituzionale non ha eccipito l'incostituzionalità di qualsiasi li-

mite di risarcimento per i danni a persone nel trasporto internazionale, ma ha affermato l'esigenza che i limiti stessi siano certi ed adeguati. Al fine di assicurare questa certezza ed adeguatezza è stato presentato il disegno di legge n. 2727, già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato: in esso infatti si prevede, uniformandosi al regime disposto dalla convenzione di Varsavia, che il limite di risarcimento corrisponda a centomila diritti speciali di prelievo, quali definiti dal Fondo monetario internazionale, pari attualmente a circa 190 milioni di lire ai valori del 1985. In proposito, desidero sottolineare che ci si è indirizzati sui diritti speciali di prelievo anziché sulle lire, in considerazione della loro notevole capacità di compensare la svalutazione monetaria.

È opinione del Governo che ci si debba uniformare a quanto prevedono le legislazioni delle altre nazioni: del resto, la stessa Comunità economica europea ha provveduto al riguardo con un'apposita direttiva — che, in verità, non è ancora pervenuta — riconoscendo la giustizia del limite al fine di dare certezza alle compagnie di navigazione aerea. Pertanto, non sarebbe opportuno che da parte dell'Italia si determinasse un regime particolare connotato dalla possibilità di chiedere risarcimenti senza limiti, con conseguenze negative anche per il vettore nazionale. Ovviamente se la Commissione ritenesse di dover modificare la cifra si potrebbe sempre procedere in tal senso ma ad avviso dell'Esecutivo ciò non sarebbe conveniente, posto il rilievo assunto dalla materia.

In ordine alla osservazione sull'eventuale certificazione della riassicurazione, credo che questa sia implicita, ma, se del caso, potrebbe anche essere esplicitamente indicata.

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

**MICHELE CIAFARDINI.** Personalmente concordo con il presidente sull'utilità di approfondire taluni aspetti del provvedimento al nostro esame che presentano

zone d'ombra. Mi riferisco specificatamente al secondo comma dell'articolo 3, secondo cui l'impresa assicuratrice è giudicata idonea se la sua solvibilità è stata certificata da una pubblica autorità dello stato di immatricolazione dell'aeromobile o dallo stato in cui l'impresa assicuratrice ha la propria sede principale: una disposizione questa che, in vista della scadenza del 1992, può rappresentare un problema serio, non indifferente.

D'altra parte, proprio nei giorni scorsi la Commissione ha deliberato l'avvio di un'indagine conoscitiva sulla sicurezza del volo, con particolare riferimento agli incidenti, alla possibilità che essi si verificino, ai pericoli crescenti del volo, alle rotte, ai traffici, all'affidabilità degli aeromobili e alla loro vita media, ci sembra opportuno, quindi, procedere ad un approfondimento sul tema della garanzia assicurativa ascoltando i responsabili del settore. Credo che ciò giovi per gettare le basi di una politica della sicurezza del trasporto aereo di più vasto respiro.

Concludendo, mi permetto di ricordare che il gruppo al quale appartengo ha presentato una proposta di legge tendente ad istituire, presso la Presidenza del Consiglio, una commissione permanente per lo svolgimento di indagini in caso di incidenti o di mancati incidenti, per porre fine all'attuale sistema che vede l'affidamento di queste indagini da parte del RAI a commissioni occasionali.

**ALTERO MATTEOLI.** Non sono contrario, in linea di principio, ad un ulteriore approfondimento della materia, tanto più alla luce delle dichiarazioni rese in Commissione dal presidente dell'Alitalia in occasione di un'audizione informale. Se tale approfondimento, però, dovesse comportare tempi lunghi, preferirei approvare il testo licenziato dal Senato. È vero che questa legge non è delle migliori, in particolar modo il secondo comma dell'articolo 3 risulta eccessivamente complesso, ma ritengo che sia comunque preferibile ad un vuoto normativo.

**PRESIDENTE.** Mi sono posto anch'io il problema, onorevole Matteoli, e non è

vero che al momento non vi sia nulla: la norma al nostro esame prevede un limite al risarcimento, ma la risarcibilità già esiste. Bisogna verificare se tali disposizioni debbano essere aggiornate in base alle normative CEE, il che ritengo sia necessario anche in previsione dell'unificazione del mercato europeo.

ALESSANDRO GHINAMI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti*. È giusto sottolineare l'assenza nell'ordinamento italiano di limiti al risarcimento per i danni nel trasporto aereo internazionale, è altrettanto giusto, però, sottolineare anche il problema della verifica di idoneità e solvibilità delle compagnie assicuratrici. Vi ricordo che la Corte costituzionale aveva posto due condizioni: quella di un limite adeguato al risarcimento e quella della certezza circa le garanzie offerte dalle compagnie.

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

Propongo di procedere alla costituzione di un Comitato ristretto per l'organizzazione dell'audizione dei responsabili assicurativi dell'Alitalia e del Ministero dei trasporti, già in questa settimana. Ciò renderà possibile l'approvazione del disegno di legge nella prossima settimana, dopo aver acquisito i pareri delle competenti Commissioni.

CESCO GIULIO BAGHINO. Accettiamo la proposta del presidente, ma gradiremmo che la Commissione accogliesse l'impegno ad approvare il provvedimento nella prossima settimana. Infatti, successivamente, avremo la sospensione dei lavori, poiché la Camera chiuderà per una settimana, ed il rinvio dell'approvazione al mese di luglio potrebbe comportare ritardi, come spesso avviene nei periodi antecedenti le ferie o la fine della legislatura.

GIROLAMO LA PENNA. Mi associo all'opinione espressa dai colleghi che hanno evidenziato l'urgenza del provvedimento. Credo che la proposta del presidente di

procedere ad un approfondimento sia opportuna, purché ciò avvenga in tempi rapidi. Per quanto riguarda le audizioni ritengo che debba essere invitato un responsabile dell'Alitalia, il presidente o un suo sostituto.

PRESIDENTE. Accogliendo il suggerimento dell'onorevole La Penna, possiamo invitare il presidente o un vicepresidente dell'Alitalia, oltre al responsabile del settore assicurativo, per i necessari dati tecnici.

Pongo in votazione la proposta di costituzione di un Comitato ristretto.

(È approvata).

Prego i rappresentanti dei gruppi di farmi pervenire le designazioni per la nomina dei componenti il Comitato ristretto. Rimane altresì stabilito che il Comitato ristretto si riunirà nella mattinata di domani, giovedì 9 giugno, e che sin d'ora la Commissione in sede legislativa si intende convocata per la prossima settimana per pervenire, possibilmente, alla definitiva approvazione del disegno di legge.

Prima di passare al successivo punto all'ordine del giorno, sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 10,5, è ripresa alle 10,20.

**Discussione del disegno di legge: Ulteriori interventi per l'adattamento della capacità di produzione della flotta peschereccia italiana alle possibilità di cattura mediante ritiro definitivo del naviglio e fermo temporaneo delle navi adibite alla pesca con reti a traino (2513); e delle proposte di legge Lucchesi ed altri: Disciplina della pesca sportiva e da diporto (272); Lucchesi ed altri: Divieto di pesca con attrezzature « appesantite » (273).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Ulteriori interventi per l'adattamento della capacità di produzione

della flotta peschereccia italiana alle possibilità di cattura mediante ritiro definitivo del naviglio e fermo temporaneo delle navi adibite alla pesca con reti a traino»; e delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Lucchesi, Alessi, Amalfitano, Armellin, Balestracci, Battaglia Pietro, Bonferroni, Caccia, Cobellis, Coloni, Costa Silvia, Faraguti, Lattanzio, Matulli, Mensorio, Micheli, Napoli, Nicotra, Piredda, Ridi, Rojch, Russo Raffaele, Silvestri, Sinesio, Stegagnini, Torchio, Urso, Viti: « Disciplina della pesca sportiva e da diporto»; Lucchesi, Alessi, Amalfitano, Armellin, Balestracci, Battaglia Pietro, Bonferroni, Caccia, Cobellis, Coloni, Faraguti, Lattanzio, Matulli, Mensorio, Micheli, Piredda, Ridi, Rojch, Silvestri, Stegagnini, Torchio, Urso, Viti: « Divieto di pesca con attrezzature " appesantite " ».

Il relatore ha facoltà di svolgere la relazione.

MATTEO PIREDDA, *Relatore*. Signor presidente, onorevoli colleghi, è noto che lo sforzo di pesca italiano è divenuto sempre più sovradimensionato mano a mano che le possibilità di pesca sono diminuite sia per il progressivo depauperamento della risorsa naturale, sia per l'affermarsi di un nuovo diritto del mare che ha stabilito zone sempre più estese di pesca riservata alle nazioni rivierasche (siamo giunti, come è noto, alle 200 miglia).

Per l'Italia la pesca mediterranea è largamente prevalente ed assorbe quasi il 95 per cento dello sforzo di pesca, anche se dà al nostro paese una più modesta percentuale dei fabbisogni del consumo interno.

Il Mediterraneo è sempre più insufficiente ai fabbisogni di consumi ittici che ammontano a quasi 4 milioni di tonnellate: nei paesi mediterranei si importano, quindi, circa 2,5 milioni di tonnellate di pescato. L'Italia ha una capacità di pesca pari alla metà (750 mila tonnellate) di quanto viene pescato nel Mediterraneo — tant'è che le nostre importazioni ammontano a circa 400 mila tonnellate, mentre

le esportazioni a circa 80 mila tonnellate — ed è più orientata verso il pesce pregiato, a seguito delle preferenze dei consumatori erroneamente ostili al consumo di pesce azzurro, che invece ha caratteristiche organolettiche migliori di quelle del pesce pregiato.

La struttura peschereccia nazionale soffre di diversi *handicap*: porti insufficienti per il naviglio da pesca, mancanza di centri di stoccaggio e conservazione, natanti obsoleti, insufficienti strutture di controllo, scarsa ricerca scientifica, scarsa attività di tutela e ripopolamento, eccetera. Nel complesso, si potrebbe parlare di un atteggiamento prevalentemente primordiale, nel senso che ci si limita ad attività di cattura di ciò che la natura offre, dimostrando per di più una certa noncuranza nei confronti di quanto può influire negativamente sulla pesca e senza adoperarsi per compiere atti che influiscano positivamente sulle disponibilità di pesca.

Poca attenzione si è posta ai fenomeni di degrado degli ambienti ittogenetici derivanti dall'inquinamento chimico e dagli effetti eutrofizzanti di sostanze organiche scaricate nei corpi idrici, oltretutto alla « pesca di rapina »: basti pensare al fatto che il 68 per cento del tonnello globale è organizzato per la pesca a strascico. Inoltre, mentre il pescabile diminuiva, lo sforzo globale di pesca motorizzata aumentava a dismisura (circa il 200 per cento negli ultimi 25 anni). Infine anche le maglie delle reti hanno dimensioni sempre più ridotte, con il risultato di distruggere anzitempo un'enorme massa di potenziale di sviluppo ittico.

La gravità della situazione ha attirato l'attenzione sia della Comunità europea, sia dell'Italia, la quale con la legge n. 41 del 1982 ha avviato una regolamentazione della attività di pesca che rappresenta un'ottima premessa per lo sviluppo futuro del settore.

La CEE dal canto suo ha adottato, nel 1983, la direttiva n. 515 finalizzata alla riduzione delle capacità di cattura delle flotte pescherecce, soprattutto di quelle che adottano reti a strascico, ed al finan-

ziamento di periodi di fermo temporaneo dell'attività peschereccia. Sono questi i primi « bagliori » di un intervento razionale nel settore. Sarebbe, però, necessaria una spinta maggiore verso interventi che portino ad una crescita del pescato piuttosto che ad una diminuzione della capacità di pesca.

Fino a quando le risorse a disposizione resteranno limitate si imporrà sempre un intervento volto a diminuire la capacità di pesca.

Con il decreto ministeriale del 14 agosto 1985 è stato adottato il « Piano nazionale della pesca marittima e dell'acquacoltura nelle acque marine e salmastre »; si tratta di disposizioni che finalmente fanno assurgere la coltura ad un ruolo fondamentale nell'ambito della politica che il nostro paese intende condurre nel settore.

I provvedimenti contenuti nel « Piano » recepiscono l'esigenza di limitare l'esercizio dell'attività di pesca al fine di garantire un ormai indifferibile riposo biologico; si concretizza, altresì, l'impegno a favorire l'attività di acquacoltura in acque marine e salmastre, configurando l'intervento dell'uomo non più soltanto come semplice raccoglitore e cacciatore di risorse naturali, bensì come « operatore » che agevola i processi di produzione e moltiplicazione ciclica delle risorse. Nello stesso tempo, si conferisce un nuovo impulso alle attività di studio e di ricerca — sia pura, sia applicata — favorendo le iniziative di avannotteria, grazie alle quali il novellame cessa di rappresentare soltanto il risultato dell'andamento ciclico di fenomeni biologici.

Il disegno di legge in esame reca, tuttavia, un titolo riduttivo: « Ulteriori interventi per l'adattamento della capacità di produzione della flotta peschereccia italiana alle possibilità di cattura mediante ritiro definitivo del naviglio e fermo temporaneo delle navi adibite alla pesca con reti a traino ». È auspicabile che alla sua approvazione si pervenga in tempi brevi, se si vuole garantire l'attuazione del comma 32 dell'articolo 15 della legge finanziaria per il 1988, che recita: « Per le

finalità di cui alla legge 17 febbraio 1982, n. 41, concernente il piano per la razionalizzazione e lo sviluppo della pesca marittima, è autorizzata l'ulteriore spesa di 120 miliardi negli anni 1988, 1989, 1990 », nonché del comma 33, che stanziava 60 miliardi, per il triennio 1988-1990, per il fermo temporaneo di pesca.

Il disegno di legge in discussione amplia talune indicazioni contenute nella legge finanziaria del 1988 e, nel contempo, si collega al regolamento CEE n. 4028 del 1987, che, a sua volta, ha recepito determinati punti contenuti nella già citata direttiva CEE, n. 515, del 1983.

Il provvedimento introduce un aspetto nuovo che riguarda la obbligatorietà del fermo biologico, innovando rispetto ai precedenti interventi legislativi che, invece, lo configuravano come facoltativo. Dalla tabella dei dati allegata al disegno di legge in discussione risulta come soltanto il 35 per cento della forza impiegata in attività pescherecce abbia accolto tale indicazione facoltativa.

Si prevede, altresì, una serie di incentivi nelle ipotesi di vendita — o di variazione d'uso — di navi ai paesi terzi. A tale riguardo la normativa CEE parla di navi che abbiano una lunghezza tra le perpendicolari superiore ai 18 metri. Nel provvedimento in esame si prevedono, invece, apposite provvidenze anche nelle ipotesi di disarmo di navi da pesca di lunghezza inferiore.

Nel disegno di legge è inoltre contenuta una norma che estende l'applicazione delle disposizioni previste dalla legge 20 marzo 1975, n. 70, riguardante il pubblico impiego, all'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca. Tale norma prevede la possibilità di attuare variazioni di organico anche prescindendo da un provvedimento legislativo di modifica dell'articolo 8 della legge 17 febbraio 1982, n. 41, consentendo di attuare le variazioni con un provvedimento assunto dagli organi decisionali dell'Istituto, così come avviene per tutti gli enti parastatali.

Per tutte queste ragioni, il giudizio sul disegno di legge in esame, nonostante



l'ambito limitato in cui si muove, non può che essere positivo.

Non mancano, tuttavia, « zone d'ombra ». In realtà, si tratta di un provvedimento « tampone »; la stessa previsione della corresponsione della somma di 25 mila lire al giorno, a titolo di indennità, ai pescatori coinvolti nel fermo di pesca appare molto modesta e dimostra come sia generalizzata la tendenza a considerare gli addetti all'attività peschereccia alla stregua di una forza-lavoro marginale, rispetto alla quale il guadagno mensile *pro capite* si presume ammonti a circa un milione di lire. A mio avviso, sarebbe più opportuno applicare al riguardo i criteri previsti per la cassa integrazione guadagni.

Non è mia intenzione « calcare la mano » su tali argomenti; è indispensabile, tuttavia, che determinati aspetti del provvedimento in esame siano opportunamente rivisti.

In definitiva, nonostante il giudizio globalmente positivo sul disegno di legge al nostro esame, ritengo sia dovere della Commissione trasporti farsi carico dell'opportunità di impegnare formalmente il Governo a proporre provvedimenti più incisivi ed idonei ad avviare un formidabile rilancio dell'attività ittica.

È necessario creare i presupposti perché nel campo dell'attività peschereccia si realizzi un complesso organico di interventi di maricoltura e stagnosticoltura (pre-disponendo, per esempio, strutture di allevamento artificiale) che garantisca serenità di lavoro ai pescatori e produca ricchezza per il nostro paese.

L'obiettivo prioritario, cioè, è di eliminare la tendenza ad impiegare migliaia di miliardi per l'acquisto di prodotti ittici all'estero, e di incrementare, nel contempo, la produzione interna, che potrebbe ulteriormente espandersi anche alla luce delle esigenze connesse ai moderni orientamenti in materia di sana dietetica.

È necessario, inoltre, incentivare la pesca costiera locale, cui sono preposte le piccole imbarcazioni (il cui ambito di movimento è compreso nel limite delle 6 miglia), e quella praticata nei luoghi

salsi, eliminando le cause che la minacciano e la danneggiano.

Tali cause sono individuabili, soprattutto, nell'inquinamento terrigeno e nelle conseguenti turbative ecologiche. Il nostro mare, insomma, è diventato una pattumiera, una fogna a cielo aperto. Tutto ciò comporta conseguenze gravissime, non soltanto perché l'ingerimento di prodotti ittici può rivelarsi nocivo per la salute umana, ma anche perché, in mancanza di interventi efficaci, si continua irrimediabilmente a distruggere l'ecosistema.

Gli insediamenti industriali provocano effetti distruttivi: zone in cui si registrano alti contenuti di piombo nell'atmosfera e scarichi a mare con elevata percentuale di metallo, non sono certamente coerenti con lo spirito del progetto di legge al nostro esame. Alla stessa stregua si pongono gli insediamenti turistici, sportivi e nautici che determinano effetti spesso non positivi. Al riguardo, ricordo che al testo in oggetto sono abbinate due proposte di legge concernenti rispettivamente il divieto di pesca con attrezzature « appesantite » e la disciplina della pesca sportiva. A mio avviso, però, è un eufemismo parlare di pesca sportiva consentendo, nel contempo, l'adozione di reti lunghe 200 metri, sia pure volanti: non si pratica lo sport tirando reti che possiedono capacità di trascinamento di tali dimensioni! In questo modo, certamente si unisce l'utile al dilettevole, ma si arrecano svantaggi a chi professionalmente lavora nel settore!

Ricordo, inoltre, la concorrenza della pesca a strascico di fatto vietata entro le tre miglia — la quale elimina buona parte del novellame che rappresenta una potenzialità alimentare rilevante; nonché la concorrenza della pesca sportiva e di quella abusiva, peraltro frenata dal decreto ministeriale del 1980.

Va ricordata, infine, l'assenza di piccoli approdi che potrebbero rappresentare uno stimolo all'inversione di tendenza per quanto riguarda il naviglio di dimensioni ridotte.

Potrebbe, poi, essere esaminata la possibilità di adottare un complesso di provvedimenti per la pesca costiera esercitata da professionisti e artigiani, sull'esempio

del piano avviato in Giappone tra il 1976 e il 1982. I punti di forza di questo programma sono costituiti dalla costruzione di barriere e rifugi artificiali per i pesci, con particolare riferimento al novellame: un'ipotesi, questa, estremamente interessante che comunque, per una futura applicazione nel nostro paese, andrebbe studiata attentamente in considerazione delle caratteristiche dei moti ondosi dei mari italiani. In ogni caso, i rifugi organizzati con le gabbie, oltre ad essere ampiamente sperimentati, non provocano inquinamento, al contrario di quanto avviene con l'abbandono in fondo al mare delle carcasse delle autovetture. Altri punti di forza sono costituiti dalla realizzazione di avannotterie per il ripopolamento e l'inseminazione delle zone costiere; dalle facilitazioni per l'acquacoltura su larga scala; dalla protezione degli ambienti particolari costieri ed, infine, dall'affidamento a cooperative di zone di ripopolamento e di pesca in esclusiva. Il potenziamento della pesca costiera si impone anche al fine della riallocazione dei pescatori d'alto mare, penalizzati dalle zone riservate istituite in base al nuovo diritto del mare.

Non va dimenticata, poi, l'opportunità di istituire zone di riserva integrale per il potenziamento naturale delle condizioni di sviluppo ittiogenetico. Con l'attuazione del fermo temporaneo dal 6 agosto al 30 settembre, si è ottenuto il risultato di veder aumentare le misure ed il peso dei pesci, però non si è riprodotta totalmente la fauna marina: sarebbe auspicabile, quindi, l'introduzione di un fermo « a scacchiera » che duri almeno due anni.

Occorre anche creare microambienti che rappresentino zone protette di sviluppo del novellame, oltre naturalmente ad arricchire le acque di nutrienti. Infatti, è inutile aumentare la « popolazione » marina se i nutrienti vengono depauperati e distrutti dall'inquinamento. Ancora: bisognerà potenziare le possibilità di allevamento e di rifugio del novellame nelle lagune, negli stagni e, in genere, nelle acque costiere salmastre. Oc-

corre sostanzialmente ricreare le condizioni per un grande sviluppo della pesca.

Per quanto riguarda il problema di una organizzazione intelligente del fermo biologico della pesca, bisognerà adottare interventi simili a quelli decisi per la ristrutturazione industriale con l'utilizzazione della cassa integrazione guadagni.

Un grande sforzo deve essere compiuto nei settori della ricerca, della sperimentazione e dell'assistenza tecnica che deve essere di competenza dello Stato. I nostri ottomila chilometri di costa potrebbero divenire realmente una straordinaria risorsa alimentare per il paese, oltretutto costituire un'occasione di lavoro per i giovani ai quali dobbiamo manifestare il nostro impegno in questa direzione, affinché s'inverta la tendenza all'abbandono dell'attività peschereccia a causa dell'incertezza dei guadagni che, inoltre, sono spesso scarsamente remunerativi.

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

**PINO LUCCHESI.** Signor presidente, prendo la parola per esprimere il consenso in linea di massima del gruppo democratico cristiano rispetto al disegno di legge presentato dal ministro della marina mercantile, fatti salvi gli eventuali miglioramenti che potranno essere apportati nel corso della discussione. Ci rendiamo conto dell'estrema urgenza del provvedimento e, quindi, opereremo affinché i nostri lavori siano contraddistinti dalla massima sintesi e dalla volontà di pervenire al più presto all'approvazione del disegno di legge.

Desidero ringraziare il collega Piredda per l'ampia relazione svolta. Il relatore, pur nella ristrettezza dei tempi a lui concessi, ci ha fornito spunti estremamente interessanti e suggerimenti di notevole rilievo che, talvolta, arricchiscono i contenuti del provvedimento. Da questo punto di vista, non so se la necessità di una rapida approvazione possa conciliarsi con l'esigenza - altrettanto valida - di introdurre mutamenti nella politica di questo specifico settore. Certamente i provvedi-

menti precedentemente adottati hanno dato risultati positivi, ma non pari alle nostre aspettative. Per tale ragione avevamo sentito l'esigenza di un'ulteriore iniziativa del Governo diretta a definire le modalità di intervento su una materia assai complessa sia per quanto riguarda l'aspetto normativo sia per quanto riguarda le possibilità di controllo. Infatti, la pesca è diffusa nel nostro paese non sempre in maniera omogenea e i metodi adottati cambiano a seconda delle località. Sono difficoltà che abbiamo già scontato nel passato e che incontreremo presumibilmente anche nell'attuazione di questo provvedimento.

Come il presidente ed i colleghi sanno, al disegno di legge n. 2513 sono abbinatae due proposte di legge — delle quali sono primo firmatario — che riguardano la materia nel suo complesso, anche se non sono strettamente attinenti ai problemi specifici oggetto del provvedimento governativo. Esse affrontano, comunque, esigenze che ritengo importanti anche sulla base dell'esperienza accumulata in questo periodo. Per tali motivi credo sia importante riuscire ad inserire nella discussione le materie contenute nelle proposte di legge senza allungare eccessivamente i tempi dell'*iter* legislativo, considerando che il disegno di legge è in prima lettura.

La proposta di legge n. 273 si muove nella logica indicata dal relatore e prevede, con un articolo unico, il divieto di usare reti da pesca volanti appesantite, nelle zone di mare in cui sia già vietato l'utilizzo delle reti a strascico.

Vi è però una contraddizione: in alcune zone il divieto di uso delle reti a strascico ha portato all'uso delle cosiddette « reti volanti » che, essendo estremamente pesanti, provocano effetti ancor più deleteri al fondo marino, in quanto svolgono un'azione di dragaggio con conseguente distruzione di tutto ciò che incontrano.

Abbiamo alcune difficoltà ad intervenire per risolvere questo problema a causa dell'opposizione di alcune categorie di pescatori professionisti. Comunque, il Parlamento darebbe un segnale di serietà

sanando in questo contesto una situazione peggiore di quella che si era voluta evitare.

La proposta di legge n. 272 tratta un argomento non nuovo, di cui per altro il Parlamento ha avuto occasione di occuparsi più volte, e in merito al quale la Commissione ha subito pressioni da parte delle migliaia di circoli sportivi di pescatori non professionisti esistenti nel nostro paese.

Il relatore ha manifestato una certa contrarietà all'approvazione del provvedimento, però il testo, così come è formulato, è il risultato del compromesso raggiunto dalla Commissione nella passata legislatura.

La situazione italiana, in questo campo, è chiaramente individuabile attraverso le statistiche: la popolazione tende sempre più ad andare in pensione in giovane età e moltissimi sono i pensionati che occupano il loro tempo libero dedicandosi alla pesca. Negli ultimi anni è stata proibita la pesca con i tramagli, abitualmente esercitata da questi pescatori dilettanti: ciò ha suscitato numerosissime obiezioni da parte dei circoli sportivi, tanto che si era giunti ad una soluzione di compromesso con la predisposizione del testo oggi al nostro esame, che contiene una serie di limitazioni, tra le quali il divieto di usare tramagli superiori a 200 metri. Inoltre, per dimostrare che si tratta di un tipo di pesca non professionale, ma legato al tempo libero, è stata prevista la possibilità di praticarlo soltanto per quattro mesi l'anno, da stabilirsi, con ordinanza, dal capo del compartimento marino. A ciò si potrebbe anche aggiungere il divieto di commercializzazione del pescato.

La normativa contenuta nella proposta di legge n. 272 potrebbe essere inserita nel contesto più ampio del provvedimento sottoposto alla nostra attenzione, introducendo eventualmente un terzo articolo.

PIETRO PAOLO MENZIETTI. L'onorevole Piredda ci ha fornito un quadro dell'economia ittica italiana evidenziando le cause della sua crisi, ma anche le occa-

sioni e le opportunità che possono derivare all'economia del paese dall'attività in questo settore.

In effetti, esistono gli strumenti legislativi che possono consentirci di trarre nuova ricchezza dalla risorsa mare: mi riferisco alla legge n. 241 del 1982 « Piano per la razionalizzazione e lo sviluppo della pesca marittima » nonché alla legge n. 979 « Disposizioni per la difesa del mare ». Vi sono, inoltre, le norme comunitarie (come il regolamento CEE n. 4028) che indicano una serie di interventi che fuoriescono dal tradizionale rapporto dell'uomo con il mare, un rapporto di pura rapina e depredazione.

La legislazione in grado di farci uscire da questa situazione esiste, ma le occasioni offerte non vengono colte a causa di una carenza di iniziative nel settore.

Vi è da registrare infatti una inerzia a livello governativo, non imputabile ad un Governo o ad un ministro in particolare, che si manifesta ormai da molto tempo. In tale contesto, una fondamentale ragione di crisi è rappresentata dalla mancata realizzazione di opportuni interventi legislativi. La nostra Commissione, per esempio — lo dico con profondo rammarico — sta esaminando il provvedimento relativo al fermo di pesca con un ritardo notevolissimo. Ciò comporterà, ovviamente, una valutazione affrettata ed una conseguente difficoltà ad apportare al testo modifiche migliorative.

In sostanza, l'esigenza di pervenire alla rapida approvazione del disegno di legge in esame è risultata essere preminente rispetto alla opportunità di migliorarne il testo.

Quanto al merito del provvedimento, il gruppo comunista, ribadendo la posizione già espressa al ministro Prandini, sostiene la necessità di attuare il fermo di pesca. Tale fermo, tuttavia, dovrebbe avvenire in due periodi distinti, il primo dei quali riguarderebbe i natanti destinati alla pesca costiera locale (il cui ambito di movimento è compreso nel limite delle 6 miglia di distanza dalla costa), mentre il secondo sarebbe previsto per i natanti di stazza maggiore (che possono navigare ad

una distanza di oltre 20 miglia dalla costa). Tale previsione garantirebbe al mercato un continuo rifornimento di prodotti ittici. Occorre, inoltre, considerare che una chiusura totale priverebbe numerosi operatori del settore della disponibilità di pesce fresco. La previsione del fermo di pesca attuato in due distinti periodi, tuttavia, è da valutarsi positivamente soltanto se il secondo di tali periodi sia fissato a partire dal 15 agosto. Bisogna, infatti, tener presente il collegamento esistente tra la pesca ed il settore turistico, dal quale, soprattutto nel periodo precedente quella data, proviene una domanda molto elevata di prodotti ittici. Il gruppo comunista ritiene che tale previsione debba essere contenuta nell'articolo 4 del provvedimento in esame.

**MATTEO PIREDDA, Relatore.** L'obiettivo prioritario è legato al ciclo biologico, non alla congiuntura turistica.

**PIETRO PAOLO MENZIETTI.** Sono consapevole di tale priorità, ed è proprio in base a tale consapevolezza che dal mondo della ricerca scientifica è emersa l'indicazione di attuare il fermo in due periodi distinti. Infatti, nell'ipotesi in cui si prevedesse un periodo unico, interverrebbero numerose pressioni.

La realizzazione di un periodo unico di fermo di pesca, del resto, è anche connessa alle esigenze della fauna ittica. Infatti, occorre considerare che nei mesi di maggio, giugno e luglio avviene la schiusa delle uova e che in agosto, settembre ed ottobre è necessario favorire la protezione delle colture giovanili nelle acque più alte. Per tali considerazioni, dunque, è opportuno valutare una serie di esigenze, tra le quali, accanto a quella biologica, si pone indubbiamente anche quella turistica.

Quanto al merito del disegno di legge in esame, il gruppo comunista intende formulare una prima osservazione sull'articolo 3, che prevede l'indennità giornaliera dovuta ai pescatori durante il periodo di fermo temporaneo.

È nostra convinzione che l'ammontare di tale indennità debba essere determinato sulla base dei livelli minimi garantiti dai contratti collettivi e dagli accordi locali.

Un ulteriore aspetto sul quale il gruppo comunista intende richiamare l'attenzione è rappresentato dalla necessità di sottoporre il riposo biologico ad un controllo di carattere scientifico. È opportuno, infatti, non affidarsi a giudizi e valutazioni approssimative e sottoporre, invece, le condizioni di ordine biologico connesse al fermo ad una verifica di tipo scientifico per valutare l'impatto prodotto sull'ecosistema marino. L'esperienza vissuta nel 1987 ha prodotto indubbiamente risultati positivi, ma si tratta di un giudizio non suffragato da elementi specifici.

A tale riguardo, il gruppo comunista preannuncia la presentazione di un emendamento affinché sia conferita al ministero la competenza a stabilire convenzioni con gli istituti per la ricerca scientifica e tecnologica, al fine di effettuare rilevazioni sistematiche dell'impatto prodotto dal fermo di pesca temporaneo sull'ecosistema marino.

Il gruppo comunista, inoltre, intende chiedere la soppressione del comma 2 dell'articolo 5. Il comma 1 dello stesso articolo stabilisce che l'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca marittima, ferma restando la dotazione organica complessiva, determina la consistenza di ciascuna qualifica ed il numero dei dirigenti e degli addetti agli uffici stessi, con propria delibera. Tale disposizione esprime la giusta esigenza di riconoscere all'Istituto la possibilità di deliberare in presenza di ipotesi di incongruenza nella consistenza di ciascuna qualifica ed, in generale, di incongruenza riguardante il numero degli addetti.

Il comma 2 dell'articolo 5 autorizza l'Istituto, in relazione a future esigenze, ad adeguare la dotazione organica complessiva con propria delibera.

Non compete certamente a me richiamare il Governo ad essere coerente con i contenuti delle dichiarazioni programma-

tiche rese al Parlamento. L'attuazione del comma 2 dell'articolo 5 comporta, infatti, la previsione di spese « a piè di lista », cui il Governo deve far fronte.

MATTEO PIREDDA, *Relatore*. Si tratta di un istituto asfittico!

PIETRO PAOLO MENZIETTI. La coerenza non compete a noi, è un problema vostro. Siate coerenti, ripeto, rispetto al programma presentato in Parlamento dall'onorevole De Mita!

Signor presidente, dicevo che intendiamo presentare un emendamento soppressivo dell'ultimo comma dell'articolo 5, in quanto l'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca marittima è finalizzato a programmi di ricerca nel settore della pesca, oltreché all'attuazione della legge n. 41 del 1982, alla quale spetta la determinazione degli obiettivi, degli strumenti e della dotazione organica in relazione ai contenuti ed agli scopi del piano triennale. Di conseguenza, ritengo rappresenti una incongruenza rispetto alla stessa legge n. 41 ed alle previsioni del piano triennale, attribuire all'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca marittima un potere completamente autonomo circa l'adeguamento della dotazione organica: la previsione contenuta nell'ultimo comma dell'articolo 5 rappresenta una scheggia impazzita rispetto alle finalità perseguite dalla legge n. 41, il cui valore risiede proprio nella capacità di programmazione e di intervento organico nell'economia ittica.

Nonostante tali osservazioni, desidero manifestare la disponibilità del gruppo al quale appartengo affinché si giunga ad una sollecita approvazione del provvedimento.

ANNA DONATI. Condividendo l'urgenza — manifestata anche dai colleghi intervenuti — del provvedimento in oggetto, credo non possano essere sottovalutate alcune questioni.

Debbo innanzitutto lamentare la scarsità dell'indennità giornaliera prevista nel

testo (pari a 25 mila lire) la quale certamente farà sorgere problemi con le associazioni dei lavoratori: pertanto, sarebbe opportuno quanto meno ascoltare le categorie interessate per comprendere il loro orientamento. Tra l'altro, prevedere un'indennità mensile ammontante a circa 600 mila lire per i pescatori, può alimentare anche conflitti rispetto all'attuazione del decreto.

Inoltre, con il disegno di legge n. 2513 si è provveduto all'introduzione del fermo obbligatorio: accanto ad esso, però, occorrerebbe inserire l'individuazione degli specchi d'acqua in cui è vietata l'attività di pesca, per evitare che nelle stesse aree marine in cui i pescatori sono coinvolti nel fermo altri esercitino la pesca, vanificando lo spirito del fermo biologico. D'altro canto, non procedere all'identificazione delle zone soggette al fermo, oltretutto dei pescatori, equivarrebbe a mio parere ad introdurre solamente una sorta di cassa integrazione per questi ultimi. E poiché l'articolo 4 prevede che le norme di attuazione della legge vengano stabilite con decreto dal ministro della marina mercantile, penso sarebbe opportuno, tra le altre indicazioni, inserire la specificazione degli specchi d'acqua in cui il fermo opererà. Rispetto ai suggerimenti dati dall'onorevole Menzietti circa il doppio fermo biologico, mi domando in quale modo sia possibile recepire tali indicazioni e quali garanzie la Commissione abbia in tal senso. Da questo punto di vista una previsione nel decreto attuativo sarebbe opportuna.

Occorre, inoltre, intensificare la ricerca scientifica sui risultati prodotti dal fermo biologico, valutando dettagliatamente, area per area, gli effetti. È ovvio, infatti, che l'applicazione della misura del fermo non darà ovunque i medesimi risultati, per cui sarà interessante verificarli alla luce del differente livello di degrado esistente.

A questo punto voglio sottolineare un problema che riguarda la mia regione: mi riferisco a fenomeni di eutrofizzazione in presenza dei quali si rinvergono a riva notevoli quantità di pesce boccheggiante,

come alcuni colleghi potranno confermare. Ritengo necessario prestare attenzione a queste condizioni del mare le quali, al di là di interventi a scacchiera programmati dal ministro, pongono problemi immediati ed urgenti di protezione della pesca da tenere presenti anche nell'ambito di interventi di finanziamento. Per quanto riguarda la proposta di legge n. 273 concordo con l'onorevole Lucchesi sull'introduzione del divieto delle reti da pesca appesantite, provvedimento che rappresenterebbe una forma di protezione delle risorse marine.

Mi trovo invece in disaccordo sulla proposta di legge concernente la pesca da diporto. Non si può concedere un'indennità ai pescatori di una determinata area per il fermo biologico e contemporaneamente autorizzare nella medesima zona la pesca sportiva. Inoltre, potremmo anche discutere del concetto di pesca da diporto risultante dal provvedimento: personalmente penso al pescatore con la canna.

PINO LUCCHESI. Possiamo aggiungere che il divieto valga anche per la pesca sportiva.

ANNA DONATI. Esistono già preoccupanti conflitti tra interessi ambientali ed esigenze occupazionali, mi augurerei che almeno nell'organizzazione del tempo libero si individuassero attività ricreative non distruttive dell'ambiente.

Ugo GRIPPO. Prendo la parola per sottoporre all'attenzione dei colleghi qualche rilievo che riguarda l'impostazione generale del disegno di legge, poiché dopo l'esauriente relazione del collega Piredda non vi è molto da aggiungere.

Ritengo importante provvedere con urgenza, per adeguare il nostro paese alla normativa CEE, mi aspettavo, però, un intervento più incisivo sul problema dell'inquinamento. Mi sembra che il Ministero della marina mercantile non riservi il necessario interessamento a tale questione, per cui i provvedimenti adottati non raggiungono gli obiettivi proposti. Cito, a tale proposito, l'esempio del golfo

di Napoli, dove l'inquinamento non è minimamente diminuito dopo l'attuazione del progetto speciale che prevedeva un investimento di tre mila miliardi. Non intendo approfondire l'argomento, vi ho fatto riferimento per rispondere ai rilievi sollevati dal collega Menzietti a proposito dell'Istituto per la ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca. Non mi trovo d'accordo con lui: sono stato relatore della legge n. 41 quando fu approvata nella nostra Commissione in sede legislativa e ritengo che le norme concernenti l'Istituto abbiano definito specificamente i suoi compiti, che vanno al di là delle funzioni effettivamente svolte dall'Istituto fino ad oggi. Essi comprendevano chiaramente la sperimentazione di interventi per la protezione e lo sviluppo delle risorse ittiche; l'analisi ed il controllo dell'inquinamento del mare per assicurare la pesca marittima e l'acquacoltura; la necessità di pubblicare i risultati scientifici e tecnologici di interesse applicativo; inoltre, si sottolineava la necessità di una qualificazione e specializzazione del personale anche attraverso l'utilizzo di giovani laureati in questo settore, pertanto presenteremo emendamenti per conferire maggior rilevanza all'Istituto. Essi riguarderanno la cassa per la prevenzione dei dipendenti ed il trattamento previdenziale sostitutivo dell'assicurazione obbligatoria presso l'Inps.

Un ultimo rilievo che volevo avanzare — e su questo chiedo al relatore un chiarimento — concerne l'articolo 6 che stabilisce la copertura finanziaria: una parte dei fondi (70 miliardi) viene considerata come rimborso della CEE, un'altra parte come impegno diretto del nostro bilancio. Non comprendo, però, la norma di individuazione delle risorse (30 miliardi) per il triennio 1988-1990. Non vorrei che decidendo di utilizzare i fondi stanziati per il settore della cantieristica si offrisse un'ulteriore occasione per un intervento riduttivo in un campo che è già fortemente in crisi.

CESCO GIULIO BAGHINO. Aggiungo brevi considerazioni giacché l'ampia rela-

zione dell'onorevole Piredda ha affrontato in maniera completa la materia in oggetto.

Non ripeterò le osservazioni dei colleghi che sottolineavano l'importanza del provvedimento. Sono, però, del parere che un prolungato periodo di fermo biologico obbligatorio comporti conseguenze di tipo economico e commerciale. Infatti ad un prolungato fermo della pesca non corrisponde, da parte dei cittadini, un'equivalente sospensione del consumo di pesce. La conseguenza potrebbe essere un aumento dell'importazione del prodotto, che già grava sulla nostra bilancia dei pagamenti. Inoltre, i commercianti costretti a scegliersi fornitori differenti potrebbero modificare definitivamente le loro clientele.

Il fermo avrebbe valore anche nei periodi estivi di maggior affluenza turistica e, quindi, di maggior consumo di pesce.

Il ministro della marina mercantile, nell'audizione svolta davanti alla Commissione mercoledì 1° giugno, ha dato notizia della presentazione al CIPE del piano triennale per la pesca, che tra l'altro conterrebbe due espliciti divieti: quello dell'uso delle turbosoffianti e della pesca a strascico. Ciò indica chiaramente l'interdipendenza del provvedimento al nostro esame con tale piano triennale, che sarebbe utile acquisire al più presto per potervi trarre elementi utili per apportare concreti miglioramenti al testo.

Inoltre, la discussione del disegno di legge n. 2513 è abbinata a quella di due proposte di legge dell'onorevole Lucchesi. Ritengo si debba prestare un attimo di attenzione, in quanto mentre il provvedimento riguardante la pesca con attrezzature « appesantite » è effettivamente connesso al disegno di legge sul fermo biologico, il progetto di legge sulla pesca sportiva dovrebbe, a mio avviso, essere disabbinato. Una decisione in merito deve essere presa prima della costituzione del Comitato ristretto.

Desidero, altresì, sottolineare l'inopportunità di procedere ad audizioni, alla luce dell'urgenza manifestata di concludere la discussione, anche se ritengo ne-

cessaria la costituzione di un Comitato ristretto per poter valutare approfonditamente gli emendamenti che ciascun gruppo vorrà presentare.

Per quanto riguarda l'articolo 4 del disegno di legge, ritengo che il Governo, in sede di attuazione, debba tenere nel debito conto le indicazioni che la Commissione formulerà, pur senza tradurle in norme.

Non mi sembra poi opportuno il riferimento — contenuto nell'articolo 6 — ai fini della copertura finanziaria, ai fondi per la cantieristica e l'armamento. Dobbiamo considerare che se la norma contrastasse con le disposizioni della CEE (come è già avvenuto), diventerebbe inapplicabile.

Infine, credo che dovremmo affrontare in questo contesto i problemi connessi alla pesca delle vongole. A tal proposito abbiamo in questi ultimi tempi letto sui giornali casi di sequestro e di procedimenti penali.

Poiché, ripeto, è emersa la necessità di apportare al provvedimento in discussione talune modifiche, ritengo sia opportuno procedere alla costituzione di un Comitato ristretto, cui affidare il compito di « istruire » gli emendamenti presentati e di predisporre un testo da sottoporre alla valutazione della Commissione.

In tal modo si guadagnerebbe tempo prezioso e si consentirebbe alla Commissione di procedere all'esame del disegno di legge in maniera più organica.

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

Desidero ricordare ai colleghi che il provvedimento in esame è stato assegnato alla Commissione trasporti soltanto la scorsa settimana. In qualità di presidente, interpretando la disponibilità di tutti i commissari, ho recepito le sollecitazioni volte a favorire un rapido svolgimento dell'*iter* procedimentale ed ho provveduto immediatamente a conferire all'onorevole Piredda l'incarico per la relazione (scelta che considero quanto mai opportuna).

Non posso tuttavia non rilevare che il disegno di legge, presentato alla Camera il 24 marzo, è stato assegnato alla nostra Commissione soltanto pochi giorni or sono. Rivolgo pertanto un invito al Governo affinché gli adempimenti di sua competenza, preliminari all'effettiva discussione, siano svolti in futuro con la massima tempestività. La Commissione intende assolvere al suo ruolo con la dovuta sollecitudine, ma anche con consapevolezza, e soprattutto senza rinunciare agli approfondimenti ed alle eventuali modificazioni che si dimostrino opportuni.

Ho ritenuto necessario precisare questa posizione per evitare che, sulla scorta di esperienze vissute in passato, si affermasse la prassi di procedere all'attività legislativa in Commissione in modo affrettato, precludendosi la possibilità di formulare osservazioni.

Concludo dichiarandomi favorevole alla proposta di costituire un Comitato ristretto, mentre non condivido l'esigenza di svolgere ulteriori audizioni, che renderebbero ancor più complicato l'*iter* di approvazione del provvedimento in esame.

**MATTEO PIREDDA, Relatore.** Ritengo sia difficile scegliere tra la costituzione di un Comitato ristretto e la prosecuzione dell'esame in Commissione, dal momento che non si conoscono ancora le proposte di modifica di cui i diversi gruppi hanno preannunciato la presentazione.

Concordo, altresì, con le valutazioni espresse dal presidente in merito all'eccessiva lunghezza dei tempi intercorsi tra il momento della presentazione del provvedimento alla Camera e quello dell'assegnazione alla Commissione trasporti.

Il disegno di legge in esame, trattandosi di un provvedimento di rilevanza settoriale, potrebbe anche essere approvato nell'arco di una giornata. Il problema, tuttavia, si pone nel momento in cui la Commissione intenda entrare nel dettaglio delle problematiche specifiche,



al fine di evidenziare il suo impegno e la sua presenza politica nel settore.

In alternativa, si potrebbe rinviare l'esame più approfondito delle questioni sollevate al momento dell'approvazione del piano triennale per la pesca, la cui presentazione è stata preannunciata dal Ministero della marina mercantile.

Le difficoltà da affrontare sono molteplici: si pensi, per esempio, alla necessità di procedere ad un'organica modifica della legge n. 41.

Tuttavia, ci troviamo in presenza di un provvedimento di carattere congiunturale, rispetto al quale si potrebbe procedere prescindendo dalla costituzione di un apposito Comitato ristretto. Propenderei per quest'ultima ipotesi soltanto nel caso in cui le modifiche proposte fossero più rilevanti e riguardassero, per esempio, aspetti cruciali, come quello relativo al ruolo dell'Istituto centrale per la ricerca scientifica e tecnologica applicata alla pesca marittima.

È stato sollevato il problema del frazionamento del fermo di pesca in due periodi. Anche a tale riguardo è difficile esprimere valutazioni, pur nella consapevolezza che il nostro obiettivo primario deve essere il rafforzamento delle possibilità di pesca nei nostri mari.

Nel corso della discussione sono state poi evidenziate le condizioni di disagio in cui versano i pescatori di vongole. Si tratta, anche in questo caso, di una questione da affrontare.

Certo, rispetto alla complessità dei problemi sollevati sarebbe auspicabile la costituzione di un Comitato ristretto. Ribadisco, tuttavia, che non è così agevole, come sembrerebbe, individuare una soluzione certa.

In questo quadro, si tratta di scegliere la via procedurale più opportuna che, a mio avviso, potrebbe anche prescindere dalla nomina di un Comitato ristretto.

FRANCESCO GIULIO BAGHINO. Come ho già avuto modo di sostenere, ritengo che

la nomina di un Comitato ristretto potrebbe consentire una più attenta valutazione degli emendamenti presentati, con effetti ovviamente positivi sui tempi di discussione. Qualora non si pervenisse alla costituzione di un Comitato ristretto riterrei opportuno che ai componenti la Commissione fossero inviati tempestivamente gli emendamenti presentati per poterli adeguatamente esaminare.

FILIPPO FIORINO, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non posso che confermare l'esigenza di una rapida approvazione del provvedimento in esame, che incide su una materia già approfonditamente trattata in sedi diverse dalla Commissione in occasione dell'approvazione del fermo biologico.

Non sono contrario alla costituzione di un Comitato ristretto, purché questo valga ad agevolare l'iter legislativo. Infatti, ho constatato che il senso di responsabilità di ognuno ha portato i colleghi intervenuti nel dibattito a sostenere la necessità di un esito celere dell'esame, al fine di consentire al Ministero di corrispondere alle aspettative degli operatori del settore.

In ordine alle questioni sollevate, di cui ho preso nota, credo possa essere raggiunta un'intesa. Ad ogni modo, in sede di replica, dopo aver consultato l'ufficio legislativo del ministero ed aver attinto elementi dalla bozza del piano triennale per la pesca, sarò in grado di fornire i chiarimenti richiesti per permettere alla Commissione un proficuo svolgimento dei suoi lavori.

PRESIDENTE. Suspendo brevemente la seduta.

**La seduta, sospesa alle 12,10, è ripresa alle 12,20.**

PRESIDENTE. Riprendiamo la discussione del provvedimento.

Poiché è stata preannunciata la presentazione di alcuni emendamenti, oc-

corre stabilire se esaminarli in questa sede oppure procedere alla costituzione di un Comitato ristretto, quale fase istruttoria rispetto ai lavori della Commissione plenaria.

PASQUALE LAMORTE. A mio avviso, la delicatezza della materia richiede un approfondimento in sede di Comitato ristretto.

Ugo GRIPPO. Preannuncio la presentazione di emendamenti che, non comportando spese, potrebbero essere approvati in linea di principio nella seduta odierna e poi inviati alle Commissioni competenti per l'espressione del prescritto parere.

CESCO GIULIO BAGHINO. Sono dell'avviso di rinviare l'esame degli emendamenti ad un Comitato ristretto che svolga — come ha precisato il presidente — la fase istruttoria del successivo lavoro che si effettuerà in sede di Commissione plenaria.

Ugo GRIPPO. Ho proposto l'approvazione in linea di principio degli emendamenti da inviare poi alle Commissioni competenti per il parere. Una volta acquisito quest'ultimo, l'esame potrebbe svolgersi in sede plenaria o in Comitato ristretto.

CESCO GIULIO BAGHINO. L'approvazione in linea di principio comporta pur sempre una discussione. Il Governo ha formulato alcune precisazioni: si tratta di un segno positivo di collaborazione reciproca; tuttavia, ripeto, sarebbe utile procedere nei nostri lavori in sede di Comitato ristretto.

PIETRO PAOLO MENZIETTI. A questo punto, la validità del provvedimento è riposta nella sua tempestività. È, infatti, l'unica condizione per consentire al ministero l'attuazione del fermo di pesca articolato in due periodi. Invito, quindi, la Commissione a procedere in tempi rapidi.

Non credo che la costituzione di un Comitato ristretto consentirà di abbreviare

viare i tempi della discussione, bensì rischierà di farci perdere un'occasione importante, anche se la responsabilità primaria del ritardo va attribuita al Governo.

PINO LUCCHESI. Potremmo procedere all'approvazione in linea di massima degli emendamenti che verranno presentati, inviandoli successivamente alle Commissioni per i prescritti pareri.

CESCO GIULIO BAGHINO. Sono di parere contrario: approvare gli emendamenti in linea di massima significa affrontare subito la discussione.

MATTEO PIREDDA, *Relatore*. In termini procedurali il collega Baghino ha ragione. Possiamo allora procedere alla costituzione di un Comitato ristretto che lavori in tempi rapidi e si presenti in Commissione nella mattinata di domani. Ciò consentirà ai colleghi di prendere visione degli emendamenti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta di costituzione di un Comitato ristretto.

*(È approvata).*

Prego i rappresentanti dei gruppi di farmi pervenire le designazioni per la nomina dei componenti del Comitato.

Propongo, inoltre, che il Comitato si riunisca oggi stesso alle ore 17 per l'esame degli emendamenti e la redazione di un testo, da sottoporre all'approvazione in linea di principio della Commissione in sede legislativa in un'apposita seduta convocata per domani alle ore 9. Il testo approvato in linea di principio dalla Commissione sarà poi trasmesso alle Commissioni competenti per i prescritti pareri. Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Sospendo brevemente la seduta prima di passare al successivo punto all'ordine del giorno.

La seduta, sospesa alle 12,25, è ripresa alle 12,30.

**Discussione del disegno di legge: Sanatoria dei rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti legge non convertiti in legge recanti misure urgenti per la disciplina e la decongestione del traffico urbano e per la sicurezza stradale (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (2126); e della proposta di legge Berselli ed altri: Rimborso agli automobilisti delle sanzioni amministrative pecuniarie maggiorate (1696).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata del disegno di legge: « Sanatoria dei rapporti giuridici sorti sulla base dei decreti-legge non convertiti in legge recanti misure urgenti per la disciplina e la decongestione del traffico urbano e per la sicurezza stradale », già approvato dall'VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 16 dicembre 1987, e della proposta di legge di iniziativa dei deputati Berselli,

Parigi, Poli Bortone e Rubinacci: « Rimborso agli automobilisti delle sanzioni amministrative pecuniarie maggiorate ».

Constatata l'assenza del rappresentante del Governo e del relatore Antonio Bruno, rinvio la discussione del provvedimento ad altra seduta.

Desidero sottolineare che in taluni casi l'iter legislativo è reso difficoltoso da ripetute assenze dei relatori. Pertanto, d'ora in poi, mi atterrò al criterio (adottato dai consigli comunali) secondo il quale il relatore designato verrà considerato decaduto e sarà sostituito dopo tre assenze consecutive!

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**La seduta termina alle 12,35.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
DOTT. TEODOSIO ZOTTA

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO