

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

57.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 MARZO 1990

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE EDDA FAGNI

INDICE

	PAG.
Sostituzioni:	
Fagni Edda, <i>Presidente</i>	3
Proposte di legge (Discussione e approvazione):	
Senatori Onorato ed altri: Modifica all'articolo unico della legge 20 giugno 1966, n. 599 (<i>Approvata dall'VIII Commissione permanente del Senato</i>) (4498);	
Pazzaglia: Norme per la limitazione della circolazione automobilistica sull'isola di La Maddalena (3580);	
Biondi: Norme per la limitazione della circolazione stradale nel territorio del Comune di Portofino (4028)	3
Fagni Edda, <i>Presidente</i>	3, 4, 5
Angelini Giordano	5
Paganelli Ettore, <i>Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici</i>	4, 5
Piredda Matteo, <i>Relatore</i>	3, 5
Votazione nominale:	
Fagni Edda, <i>Presidente</i>	6
Proposta di legge (Discussione e rinvio):	
Portatadino ed altri: Disciplina dei voli turistici in zone di montagna (1504).....	6
Fagni Edda, <i>Presidente</i>	6, 7
Lucchesi Pino, <i>Relatore</i>	6

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 10,35.

PASQUALINO BIAFORA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi del comma 4 dell'articolo 19 del regolamento, i deputati Avellone, Cardinale, Lia e Malvestio sono sostituiti, rispettivamente, dai deputati Paganelli, Mongiello, Santonastaso e Manfredi.

Discussione delle proposte di legge senatori Onorato ed altri: Modifica all'articolo unico della legge 20 giugno 1966, n. 599 (Approvata dall'VIII Commissione permanente del Senato) (4498); Pazzaglia: Norme per la limitazione della circolazione automobilistica sull'isola di La Maddalena (3580); Biondi: Norme per la limitazione della circolazione stradale nel territorio del comune di Portofino (4028).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione abbinata delle proposte di legge d'iniziativa dei senatori Onorato, Pinna, Carta, Fogu, Fiori, Macis e Nieddu: « Modifica all'articolo unico della legge 20 giugno 1966, n. 599 », già approvata dall'VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 17 gennaio 1990; e dei deputati Pazzaglia: « Norme per la limitazione della circolazione automobilistica sull'isola di La Maddalena »; Biondi: « Norme per la limitazione della circolazione stradale nel territorio del comune di Portofino ».

L'onorevole Piredda ha facoltà di svolgere la relazione.

MATTEO PIREDDA, *Relatore*. Signor presidente, onorevoli colleghi, l'VIII Commissione permanente del Senato ha approvato, in data 17 gennaio 1990, una proposta di legge di modifica dell'articolo unico della legge 20 giugno 1966, n. 599, concernente limitazioni alla circolazione stradale nelle piccole isole. Tale legge dispone che nelle piccole isole ove esistano comuni dichiarati stazioni di soggiorno e di cura e nelle quali la rete extraurbana non sia superiore ai 20 chilometri di sviluppo, il ministro dei lavori pubblici, d'intesa con quello del turismo e dello spettacolo, dopo avere sentito le amministrazioni comunali interessate e le locali aziende di cura e di soggiorno, possa, con proprio decreto, vietare, nei mesi di più intenso movimento turistico, l'afflusso di autoveicoli appartenenti a persone non residenti.

Il Senato, con l'approvazione da parte dell'VIII Commissione della proposta di legge n. 4498, ha stabilito che tale divieto possa essere applicato anche nelle isole la cui rete extraurbana non superi i 50 chilometri. A tale provvedimento sono state abbinare due proposte di legge, a firma, rispettivamente, dei deputati Pazzaglia e Biondi, che estendono le suddette limitazioni l'una all'isola di La Maddalena — partendo dalla considerazione che il consiglio comunale di quell'isola, nella seduta del 18 febbraio 1988, con delibera n. 14, aveva deciso di chiedere al ministro dei lavori pubblici l'emanazione di uno specifico provvedimento per la limitazione del traffico automobilistico sull'isola — e l'altra al territorio del comune di Portofino. Quest'ultima località, pur non

essendo un'isola, subisce tuttavia, per la struttura peninsulare del suo territorio, notevolissime difficoltà essendovi un'unica strada di accesso, che rende problematica, durante il periodo estivo — in cui l'affluenza di turisti è maggiore —, anche l'effettuazione dei servizi di soccorso.

Personalmente, sono d'accordo sull'estensione a tali due località delle limitazioni previste dalla legge n. 599 del 1966.

Un aspetto interessante della proposta di legge n. 4022, d'iniziativa dell'onorevole Biondi, è rappresentato dal fatto che il ministro dei lavori pubblici debba emanare il decreto di limitazione della circolazione d'intesa con le regioni anziché con il ministro del turismo e dello spettacolo. Il proponente parte dalla constatazione che le competenze in materia di turismo sono state trasferite ai suddetti enti. Mi sembra un elemento importante, in quanto non credo vi sia un'autorità più competente della regione a valutare l'opportunità o meno di una limitazione di questo genere.

Credo che lo stesso problema relativo a La Maddalena si ponga per altre piccole isole della Sardegna, come per esempio quella di San Pietro, che vivono durante il periodo estivo notevoli difficoltà. La proposta approvata dal Senato prevede un limite di sviluppo della rete stradale extraurbana di 50 chilometri; a quanto mi risulta, l'isola di San Pietro ha un'estensione territoriale maggiore dell'isola di Maddalena, ma spesso vi si verifica un inestricabile groviglio di traffico. Comunque, dato che non è intervenuta una delibera del comune di Carloforte, non insisto per l'estensione della normativa ad isole più grandi.

Desidero esprimere qualche perplessità sul fatto che la legge n. 599 del 1966 non operi una distinzione tra i turisti occasionali e coloro i quali, pur non essendo residenti, posseggono un immobile nelle aree interessate dalle limitazioni. Infatti, ritengo eccessivamente gravoso limitare la circolazione di coloro che dimorano per qualche mese sul territorio delle piccole isole, mentre sono concorde sul fatto che, tanto per fare un esempio, per chi, provenendo dalla Costa Smeralda, si re-

chi a Caprera per visitare la tomba di Garibaldi, rimanga in vigore il divieto di utilizzare l'automobile. La legge n. 599 del 1966 non prevede tale differenza, in quanto riguarda soltanto le isole con uno sviluppo stradale non superiore a 20 chilometri, e, pertanto, facilmente percorribile a piedi.

In conclusione, propongo una rapida approvazione del provvedimento pervenuto dal Senato, anche se reputo che la normativa debba essere estesa anche all'isola di Maddalena ed a Portofino.

PRESIDENTE. Ritengo che la proposta di legge Biondi, n. 4028, non debba restare abbinata alle proposte di legge nn. 4498 e 3580 giacché per essa sono previsti i pareri vincolanti delle Commissioni I e X.

Recepirne il contenuto nel testo della proposta di legge approvata dall'VIII Commissione permanente del Senato significherebbe essere tenuti a richiedere i suddetti pareri, con un ovvio prolungamento dei tempi complessivi di approvazione del provvedimento, per non dire della necessità del ritorno di quest'ultimo all'esame del Senato.

Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

ETTORE PAGANELLI, Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici. Concordo sulla valutazione testé espressa dal presidente.

Siamo in presenza di due proposte di legge (quella dei senatori Onorato ed altri, n. 4498, e quella dell'onorevole Pazzaglia, n. 3580) che hanno analogia di contenuto in quanto la prima mira ad aumentare da 20 a 50 chilometri lo sviluppo della rete stradale extraurbana e l'altra mira ad estendere le disposizioni della legge n. 599 del 1966 all'isola di La Maddalena, anche se indipendentemente dall'estensione della rete stradale extraurbana.

La rete stradale extraurbana dell'isola di Maddalena supera certamente lo sviluppo complessivo di 20 chilometri e pertanto può essere ammessa al godimento dei benefici previsti dalla legge (così

come lo furono quelle delle isole di Ischia, di Capri, del Giglio, di Vulcano, di Procida e di Linosa) purché non superi i 50 chilometri.

Quanto alla proposta di legge Biondi, n. 4028, va rilevato come essa sia di ben altra natura e come, pertanto, l'obiettivo che con essa s'intende perseguire possa essere raggiunto con un provvedimento di natura amministrativa, sulla base degli articoli 3 e 4 del vigente codice della strada. Tali articoli consentono — a seconda dei casi, ai prefetti od ai sindaci — di stabilire delle limitazioni che possono benissimo riguardare l'ipotesi prospettata nella proposta di legge n. 4028.

Ritengo che le due impostazioni debbano essere tenute distinte.

GIORDANO ANGELINI. In caso di approvazione della proposta di legge n. 4498, l'isola di La Maddalena rientrerebbe in tale normativa?

ETTORE PAGANELLI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Direi di no.

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

MATTEO PIREDDA, *Relatore*. Dalla lettura della relazione che accompagna la proposta di legge Pazzaglia, n. 3580, non si evince l'esatto sviluppo complessivo della rete stradale extraurbana nell'isola di La Maddalena.

Già la settimana scorsa chiesi ai vigili urbani di quell'isola di farmi conoscere con esattezza tale dato, ma non mi fu possibile ricevere la risposta.

Propongo di sospendere brevemente questa seduta allo scopo di accertare compiutamente se l'isola di Maddalena rientri o meno nell'ambito di estensione della proposta di legge n. 4498.

PRESIDENTE. Per soddisfare la richiesta testé avanzata dal relatore — che mi sembra opportuna al fine di una rapida approvazione della proposta di legge

n. 4498 — sospendo la seduta per cinque minuti.

La seduta, sospesa alle 10,45, è ripresa alle 10,50.

PRESIDENTE. Proseguiamo nella discussione delle proposte di legge all'ordine del giorno.

MATTEO PIREDDA, *Relatore*. Non mi è stato possibile effettuare l'accertamento richiesto. Peraltro, poiché la proposta di legge n. 4498 è firmata da numerosi senatori originari della Sardegna, si dovrebbe ritenere che sia stata debitamente considerata l'inclusione, nel provvedimento, dell'isola di La Maddalena. Comunque, nel caso in cui così non fosse, potrà essere apportata, successivamente, una modifica del testo che estenda il limite da 50 a 55 chilometri.

Pertanto, raccogliendo le indicazioni dei colleghi, propongo l'approvazione della proposta di legge n. 4498 senza modificazioni.

ETTORE PAGANELLI, *Sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Il Governo concorda con il relatore.

MATTEO PIREDDA, *Relatore*. Propongo che sia scelta come testo base per la discussione la proposta di legge n. 4498.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la proposta testé formulata dal relatore.
(È approvata).

Passiamo all'esame degli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

1. Al primo comma dell'articolo unico della legge 20 giugno 1966, n. 599, concernente le limitazioni della circolazione stradale nelle piccole isole, la cifra: « 20 » è sostituita dalla seguente: « 50 ».

(È approvato).

ART. 2.

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

(È approvato).

La proposta di legge sarà subito votata per appello nominale.

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione nominale sulla proposta di legge n. 4498, esaminata nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge senatori Onorato ed altri: « Modifica all'articolo unico della legge 20 giugno 1966, n. 599 » (Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (4498):

Presenti e votanti	27
Maggioranza	14
Hanno votato sì	27
Hanno votato no	0

(La Commissione approva).

Risultano pertanto assorbite le proposte di legge n. 3580 e n. 4028.

Hanno votato sì:

Angelini Giordano, Barbalace, Biafora, Bonsignore, Cannelonga, Cerofolini, Chella, Ciocci, Corsi, Fagni, Faraguti, Lamorte, La Penna, Leone, Lucchesi, Maccheroni, Mangiapane, Matulli, Menzietti, Petrocelli, Piredda, Reina, Ridi, Ronzani, Sanza, Santonastaso e Testa Antonio.

Discussione della proposta di legge Portatadino ed altri: Disciplina dei voli turistici in zone di montagna (1504).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Portatadino, Bassanini, Alborghetti, Aniasi, Anselmi, Artioli, Azzaro, Balbo, Coloni, Donazzon, Fincato, Guerzoni, Masina, Motetta, Napoli, Parlato, Rauti, Ridi, Rodotà, Rutelli, Serafini Massimo, Silvestri, Soave, Stegagnini, Teodori, Visco, Zolla e Patria: « Disciplina dei voli turistici in zone di montagna ».

L'onorevole Lucchesi ha facoltà di svolgere la relazione.

PINO LUCCHESI, *Relatore*. Signor presidente, onorevoli colleghi, la valorizzazione turistica di una zona è spesso pretesto per un *vulnus* alla natura. Vengono gettate le basi di imprese od attività di cui, quando ci si accorge della loro pericolosità, non ci si può più liberare se non con sacrificio di posti di lavoro e di interessi economici.

La proposta di legge Portatadino ed altri n. 1504 tende a disciplinare la materia dei voli turistici in zone di montagna prima che la richiesta e l'utilizzazione del servizio di *eliski* si diffondano in maniera incontrollata.

Nella relazione che accompagna la proposta di legge in discussione viene spiegato con chiarezza che la funzione dell'*eliski* è quella di portare lo sciatore sempre più in alto onde permettergli di evitare la fatica e la « perdita di tempo » della salita e per consentirgli di affrontare quella pratica sciistica di moda che va sotto il nome di « fuori pista ».

Come si vede, non si tratta di attività sportiva, né di godimento corretto della natura e della montagna; né si tratta di impresa che valorizzi sotto il profilo economico la montagna. Gli unici che traggono vantaggio da tale attività (il cui costo è notevole) sono le agenzie turistiche e gli accompagnatori.

Fra l'altro — lo dico senza volere qui demonizzare alcuno e nella consapevo-

lezza di essere nel giusto — condurre persone poco pratiche della montagna e, forse, anche non allenate, in zone impervie dalle quali sia possibile effettuare discese « fuori pista », può essere causa di rischi.

La proposta di legge in esame non pone comunque divieti assoluti, salvo che — come vedremo — per gli atterraggi in determinate zone.

Per la maggiore comprensione del problema, delle sue implicazioni e dell'importanza che la disciplina della materia ha per la tutela della montagna, anche dall'inquinamento atmosferico e da quello acustico, ritengo opportuno ricordare come con la legge regionale della Valle d'Aosta del 4 marzo 1988, n. 15, si sia già proceduto lungo la linea indicata nel provvedimento in discussione.

La legislazione regionale su tale materia, pur se lodevole, non può tuttavia essere considerata una soluzione ottimale e tanto meno può essere considerata completa. In ogni caso, a tutt'oggi, il volo turistico in montagna è regolato solo nella Valle d'Aosta e non nelle altre regioni.

A riprova dell'opportunità di una legge di questo genere, è utile il paragone con altri paesi europei, come l'Austria, la Francia, la Germania occidentale e la Svizzera, nei quali il volo alpino è rigidamente regolamentato.

Desidero esporre brevemente il contenuto degli articoli che compongono la proposta di legge Portatadino ed altri n. 1504.

Nell'articolo 1, viene definito il quadro di applicazione del provvedimento. Nell'articolo 2, vengono previsti il divieto di sorvolo su parchi e riserve naturali ed un'autorizzazione specifica per gli atterraggi e per il volo a bassa quota su regioni di montagna di altitudine superiore ai 1.100 metri sul livello del mare (mentre la citata legge regionale della Valle d'Aosta fissa tale altitudine al di sopra dei 1.500 metri).

Negli articoli 3 e 4 vengono fissate le procedure per l'autorizzazione di voli turistico-commerciali in zone di montagna (su itinerari prefissati), nonché quelle per

gli atterraggi su superfici determinate, a quote variabili a seconda della natura e dell'andamento altimetrico medio delle varie zone. Vengono definite altresì le procedure per la stipula di convenzioni relative ad interventi di pubblica utilità o di salvataggio. È attribuita, inoltre, al Ministero dei trasporti l'autorizzazione, su indicazione di ciascuna regione e per ciascuna regione, di quattro itinerari per voli turistico-commerciali e di due avio-superfici per atterraggi, nonché dei relativi itinerari d'approccio.

Nell'articolo 5 vengono previsti i casi di non applicabilità del provvedimento. Nell'articolo 6 viene prevista la concessione di specifiche autorizzazioni annuali per lo svolgimento di attività in conto proprio di lavoro aereo ed in conto terzi senza atterraggio. Nell'articolo 7, infine, vengono previste le sanzioni per la mancata osservanza delle prescrizioni contenute negli articoli precedenti.

Nel raccomandare l'approvazione di questa proposta di legge, mi riservo di predisporre una serie di emendamenti che tendano a rendere ancora più rigorosi divieti e controlli ed a stabilire sanzioni più pesanti di quelle previste nell'articolo 7 (che, in pratica, sono limitate alla sospensione temporanea delle licenze e delle autorizzazioni).

PRESIDENTE. Essendo imminenti alcune votazioni in Assemblea, il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 11,10.

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
STENOGRAFIA DELLE COMMISSIONI
ED ORGANI COLLEGIALI*

DOTT. LUCIANA PELLEGRINI CAVE BONDI

*IL CONSIGLIERE CAPO DEL SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI*

DOTT. PAOLO DE STEFANO

*Licenziato per la composizione e la stampa
dal Servizio Stenografia delle Commissioni
ed Organi Collegiali il 2 aprile 1990.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO