

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — POSTE E TELECOMUNICAZIONI  
MARINA MERCANTILE

## CVI.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 7 MARZO 1968

## PRESIDENZA DEL PRESIDENTE SAMMARTINO

## INDICE

	PAG.
<b>Congedi:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	1061
<b>Proposta di legge (Discussione e approvazione):</b>	
BUTTÈ ed altri: Modificazione alla legge 18 aprile 1962, n. 194, concernente norme relative al sistema aeroportuale di Milano (4489) . . . . .	1061
PRESIDENTE . . . . .	1061, 1062
BALDANI GUERRA, <i>Relatore</i> . . . . .	1062
MARCHESI . . . . .	1062
SCALFARO, <i>Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile</i> . . . . .	1062
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Binari di raccordo ed allacciamenti destinati a servire stabilimenti commerciali e industriali diramantisi da impianti delle ferrovie dello Stato (4962) . . . . .	1063
PRESIDENTE . . . . .	1063
DE. CAPUA, <i>Relatore</i> . . . . .	1063
<b>Disegno di legge (Discussione e rinvio):</b>	
Modifiche all'articolo 55 del regolamento circa la polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1867 (4960) . . . . .	1064
PRESIDENTE, <i>Relatore f.f.</i> . . . .	1064, 1065
BELCI . . . . .	1065
DE CAPUA . . . . .	1065
MARCHESI . . . . .	1065
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	1066

La seduta comincia alle 10.

AMADEI GIUSEPPE, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(E approvato).

## Congedi.

PRESIDENTE. Comunico che sono in congedo i deputati Iozzelli e Vincelli.

**Discussione della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Buttè ed altri: Modificazione alla legge 18 aprile 1962, n. 194, concernente norme relative al sistema aeroportuale di Milano (4489).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge di iniziativa dei deputati Buttè, Achilli, Alessandrini, Bertè, Bianchi Fortunato, Calvetti, Castelli, Cattaneo Petrini Giannina, Cucchi, De Pascalis, Di Vagno, Dosi, Ferrari Virgilio, Galli, Gennai Tonietti Erisia, Greppi, Longoni, Lombardi Riccardo, Migliori, Mosca, Origlia, Rampa, Ripamonti, Vicentini, Veronesi, Massari: « Modificazione alla legge 18 aprile 1962, n. 194, concernente norme relative al sistema aeroportuale di Milano ».

Come gli onorevoli colleghi ricorderanno, il provvedimento è stato, originariamente, assegnato in sede legislativa e in questa sede è già stato oggetto del nostro esame nella seduta del 17 gennaio 1968.

L'onorevole Baldani Guerra ha facoltà di svolgere la relazione.

BALDANI GUERRA, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor Ministro, nell'esame in sede referente ho già svolto un'ampia relazione sul provvedimento e ad essa faccio rinvio, non ritenendo di ripeterla oggi, tanto più che è stata, a suo tempo, distribuita, stampata in ciclostile, a tutti i Commissari. Penso, invece, di dover riferire sui fatti nuovi che si sono verificati nel frattempo.

La proposta di legge prolunga da 30 a 60 anni, la durata della concessione alla SEA del sistema aeroportuale di Milano.

Ora, su un prolungamento di tali proporzioni vi sono state delle riserve da parte del Governo e si è, quindi, giunti a modificare la proposta secondo un nuovo testo.

Nell'articolo 1 di questo nuovo testo vi è l'impegno, da parte della SEA, per l'esecuzione, entro cinque anni, dei lavori di ampliamento. Con l'articolo 2 si modifica parzialmente il regime giuridico stabilito dalla legge 18 aprile 1962, n. 124 e dalla relativa convenzione per la disciplina dei rapporti tra l'amministrazione dello Stato e la SEA, per consentire che la decorrenza di tale regime giuridico abbia inizio dal termine dei cinque anni previsti dal precedente articolo 1; ciò consentirebbe alla società di predisporre un piano di ammortamento dei suoi investimenti, in modo tale da poter affrontare le nuove spese senza chiedere nulla allo Stato. Detto questo, ho detto tutto e mi limito ad insistere ancora solo sulle ragioni che determinano l'esigenza di approvare il provvedimento senza ulteriori rinvii: i nuovi colossi dell'aria sono già in costruzione; i primi, i DC9, sono stati anzi già consegnati alla nostra compagnia di bandiera, mentre altri, ancora più potenti, sono in corso di allestimento. Da ciò deriva che, se non riusciremo a sistemare le strutture aeroportuali di Milano entro il 1970, per renderle adeguate al nuovo traffico, recherebbe grave danno, non solo al sistema aeroportuale, ma a tutta l'economia della regione interessata, non solo agli effetti del trasporto passeggeri, ma anche di quello merci, per il quale le statistiche fanno prevedere un forte incremento nei prossimi anni.

PRESIDENTE. La ringrazio, onorevole Baldani Guerra.

Dichiaro aperta la discussione generale.

MARCHESI. Noi concordiamo con le considerazioni svolte dal relatore, e non abbiamo obiezioni da muovere al provvedimento.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

SCALFARO, *Ministro dei trasporti e della aviazione civile*. Vorrei fare una sola considerazione.

Le necessità dell'aeroporto di Milano sono assolutamente evidenti, tanto è vero che abbiamo messo a base dei lavori da farsi per lo aeroporto di Roma gli stessi motivi.

Ho il dovere di dire che se il provvedimento arriva così tardi c'è una responsabilità personale del Ministro. Infatti, il prolungamento a 60 anni della concessione non mi convinceva. La soluzione che abbiamo trovato, d'accordo con il Ministero del tesoro, mi sembra molto più equilibrata: sono già trascorsi cinque anni dalla precedente convenzione; cinque anni vengono dati per l'esecuzione dei lavori, terminati i quali (e sperimentata l'efficienza) decorreranno altri 30 anni; vi è, cioè, una remissione in termini per questa concessione. Gli anni, perciò, sarebbero complessivamente 40, termine che è parso al Ministero del tesoro (che ne ha dato una valutazione tecnica, in base alla sua specifica competenza) e al Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile congruo, opportuno e valido.

Sono quindi favorevole al nuovo testo illustrato dal Relatore. Chiedo soltanto che all'articolo 2 venga aggiunto il seguente comma:

« Con decreto del Ministro per i trasporti e l'aviazione civile, di concerto con i Ministri per il tesoro e per le finanze, sarà dato atto che le opere sopra menzionate sono state regolarmente eseguite e rispondono alle esigenze del traffico e sarà dichiarata operativa la predetta nuova decorrenza del regime giuridico del sistema aeroportuale di Milano.

Qualora la SEA non esegua i previsti lavori nel termine di cinque anni la disposizione di cui al primo comma non avrà effetto ».

Questa aggiunta è fatta d'accordo con la SEA, che ritiene sufficiente il termine di 5 anni.

BALDANI GUERRA, *Relatore*. Concordo con il Governo circa il comma aggiuntivo all'articolo 2, che faccio mio.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli.

La proposta di legge è costituita dal seguente articolo unico:

« La durata del regime giuridico del sistema aeroportuale di Milano, stabilito dall'articolo 1 della legge 18 aprile 1962, n. 194, e dalla relativa convenzione per la disciplina dei rapporti tra l'amministrazione dello Stato e la Società per azioni Esercizi aeroportuali in ordine al sistema aeroportuale di Mi-

lano del 7 maggio 1962, è elevata da anni 30 ad anni 60 ».

Il Relatore, d'intesa col Governo, propone di sostituire l'articolo unico con due altri.

L'articolo 1 è del seguente tenore:

#### ART. 1.

Al fine di adeguare le esistenti infrastrutture aeroportuali alle crescenti esigenze del traffico operato con i nuovi tipi di aeromobili giganti, la Società per azioni Esercizi aeroportuali (SEA) di Milano, entro cinque anni dall'entrata in vigore della presente legge, eseguirà le opere seguenti:

— ampliamento aerostazioni passeggeri e merci con uffici per servizi statali di controllo doganale e del piazzale sosta aeromobili dell'aeroporto di Linate;

— nuove aerostazioni per passeggeri e merci trasportati da aeromobili giganti e supersonici con costruzione di uffici statali per il controllo doganale;

— ampliamento sala transito dell'esistente aerostazione internazionale dell'aeroporto della Malpensa;

— per entrambi gli aeroporti la SEA eseguirà l'installazione di moderni sistemi elettronici per la registrazione, il controllo dei voli e la formazione dei piani di carico.

Con atto aggiuntivo alla convenzione esistente tra lo Stato e la SEA, da stipularsi tra l'Amministrazione e la SEA medesima, saranno precisate le opere da eseguire e le modalità di attuazione.

Lo pongo in votazione.

(E approvato).

L'articolo 2, integrato secondo la proposta fatta poco fa dal ministro Scalfaro e accolta dal Relatore, è così formulato:

#### ART. 2.

In relazione ai nuovi oneri derivanti alla SEA dalla esecuzione delle opere di cui al precedente articolo, la durata del regime giuridico del sistema aeroportuale di Milano, stabilito dall'articolo 1 della legge 18 aprile 1962, n. 194, e dalla relativa convenzione per la disciplina dei rapporti tra l'Amministrazione dello Stato e la Società per azioni Esercizi aeroportuali in ordine al sistema aeroportuale di Milano del 7 maggio 1962, decorrerà dal termine dei cinque anni previsto dall'articolo precedente.

Con decreto del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, di concerto con i Mini-

stri del tesoro e delle finanze, sarà dato atto che le opere sopra menzionate sono state regolarmente eseguite e rispondono alle esigenze del traffico e sarà dichiarata operativa la predetta nuova decorrenza del regime giuridico del sistema aeroportuale di Milano.

Qualora la SEA non esegua i previsti lavori nel termine di cinque anni, la disposizione di cui al primo comma non avrà effetto.

Lo pongo in votazione.

(E approvato).

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

#### **Discussione del disegno di legge: Binari di raccordo ed allacciamenti destinati a servire stabilimenti commerciali e industriali diramantisi da impianti delle ferrovie dello Stato (4962).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Binari di raccordo ed allacciamenti destinati a servire stabilimenti commerciali ed industriali diramantisi da impianti delle ferrovie dello Stato ».

L'onorevole De Capua ha facoltà di svolgere la relazione.

DE CAPUA, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, lo scopo di questo disegno di legge è quello di snellire e semplificare la procedura amministrativa e tecnica per raggiungere l'intento di allacciare, con binari di raccordo, stabilimenti industriali.

Debbo far presente che il disegno di legge è quanto mai opportuno, perché sino ad oggi noi dobbiamo riportarci alla legge 30 giugno 1906, n. 272, che stabilisce, per chi desidera un raccordo per uno stabilimento industriale, due procedure: una, rivolta ad accertare gli scopi tecnici del binario stesso e, l'altra, formale, intesa ad ottenere dalla Direzione generale delle ferrovie il raccordo stesso. Con questo disegno di legge si dà unicamente alla Azienda di Stato delle ferrovie la possibilità di concedere questi raccordi.

Un'altra semplificazione viene portata per quanto concerne la procedura sull'esproprio, in quanto vengono distinti gli stabilimenti commerciali dai grandi stabilimenti industriali.

Detto questo, ritengo di dover effettivamente raccomandare ai colleghi l'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale. Nessuno chiedendo di parlare, la dichiaro chiusa.

Passiamo all'esame degli articoli, che, non essendo stati presentati emendamenti, leggerò e porrò successivamente in votazione:

## ART. 1.

L'impianto e l'esercizio dei binari di raccordo e degli allacciamenti diramantisi da impianti delle ferrovie dello Stato, anche se interessano terreni di proprietà di terzi, sono autorizzati dall'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato, siano o meno detti raccordi esercitati direttamente dall'Azienda medesima.

(*E approvato*).

## ART. 2.

L'equiparazione alle ferrovie private di seconda categoria, stabilita dall'articolo 6 della legge 30 giugno 1906, n. 272, riportato all'articolo 55 del regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, per i binari di raccordo e gli allacciamenti destinati a servire stabilimenti commerciali e industriali, qualora debbano attraversare terreni di proprietà di terzi, non sussiste per i raccordi ed allacciamenti attraversanti terreni di terzi che si diramano da impianti delle ferrovie dello Stato.

Spetta, in tal caso, all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato promuovere, per le espropriazioni che si rendessero necessarie, la dichiarazione di pubblica utilità delle opere, da farsi con decreto del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile di concerto con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato.

Per i detti raccordi resta applicabile la disposizione dell'articolo 5 del regio decreto 9 maggio 1912, n. 1447, concernente la servitù del passaggio coattivo per le ferrovie private di seconda categoria.

(*E approvato*).

## ART. 3.

Le competenze della Direzione generale della motorizzazione civile e dei trasporti in concessione del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile in materia di raccordi sono trasferite all'Azienda autonoma delle ferrovie dello Stato per tutti i raccordi ed allacciamenti diramantisi da impianti delle ferrovie dello Stato.

(*E approvato*).

## ART. 4.

Per la costruzione e l'esercizio di tutti i raccordi ed allacciamenti diramantisi da impianti delle ferrovie dello Stato, si applicano le norme e condizioni di sicurezza stabilite per impianti similari delle ferrovie dello Stato.

(*E approvato*).

## ART. 5.

Il regio decreto-legge 12 novembre 1936, n. 2142, che assoggetta a tasse erariali i trasporti che si effettuano per conto di terzi sulle ferrovie private di seconda categoria, si applica anche ai trasporti che si effettuano per conto di terzi sui raccordi di cui all'articolo 2.

(*E approvato*).

## ART. 6.

Rimane ferma la norma dell'articolo 4 della legge 9 marzo 1949, n. 106, modificato dall'articolo 13 della legge 1° febbraio 1960, n. 26, concernente il contributo nelle spese di sorveglianza dovuto, nei casi previsti, per lo esercizio dei raccordi.

(*E approvato*).

## ART. 7.

E abrogata qualsiasi disposizione contraria o comunque incompatibile con le disposizioni della presente legge.

(*E approvato*).

Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

**Discussione del disegno di legge: Modifiche all'articolo 55 del regolamento circa la polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1867 (4960).**

PRESIDENTE, *Relatore f. f.* L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifiche all'articolo 55 del regolamento circa la polizia, la sicurezza e la regolarità dell'esercizio delle strade ferrate, approvato con regio decreto 31 ottobre 1873, n. 1867 », n. 4960.

Su questo disegno di legge riferirò io stesso, sostituendomi al relatore Iozzelli, il quale non ha potuto intervenire alla seduta odierna.

Onorevoli colleghi, l'anzianità del regolamento che si intende modificare è, da sola,

sufficiente a spiegare le ragioni che hanno indotto il Governo a presentare il disegno di legge in esame, che è costituito da un articolo unico. Esso è nato dal doloroso fatto accaduto qualche mese fa sulla Salerno-Battipaglia-Reggio Calabria, quando una mandria di bufali invase le rotaie e provocò la luttuosa sciagura del rapido Roma-Palermo che tutti ricordiamo.

Si tratta, dunque, di aggiornare una norma di quel regolamento ormai superata dalla tecnica moderna e dalle attuali necessità in fatto di sicurezza pubblica.

Poiché, oltre tutto, la revisione di questa materia mi sembra assai urgente, invito la Commissione ad approvare il disegno di legge.

Dichiaro aperta la discussione generale.

DE CAPUA. Signor Presidente, io vorrei fare una sola considerazione. Ritengo che le ammende previste dal disegno di legge per i trasgressori non siano tali da indurre il cittadino all'osservanza della legge. È chiaro che, di fronte all'entità notevole della spesa che si potrebbe dover sostenere per tutelare la vita di terzi secondo le disposizioni che andiamo ad approvare, e, per converso, all'esiguità di un'ammenda di 4.000 lire, si potrebbe preferire rimettersi alla sorte e sperare per il meglio.

Io propongo, quindi, di raddoppiare, almeno, l'ammenda prevista.

PRESIDENTE. Onorevole De Capua, le faccio osservare che non potremmo allora procedere oggi all'approvazione della legge, perché sull'emendamento che ella ha proposto sarebbe necessario sentire il parere della IV Commissione giustizia.

MARCHESI. Signor Presidente, le considerazioni del collega De Capua mi sembrano giuste.

Non credo, per altro, che ci sarebbe necessità di rinviare il provvedimento alla Commissione giustizia se ci limitassimo a sopprimere la parte dell'ultimo comma che prevede l'ammenda da lire 4.000 a lire 40.000. Esso dovrebbe essere così formulato:

« Salvo che il fatto costituisca un reato più grave, i contravventori sono puniti con l'ammenda da lire 10.000 a lire 120.000 o con l'arresto fino a tre mesi ».

DE CAPUA. Ritiro il mio emendamento e sottoscrivo quello dell'onorevole Marchesi.

BELCI. Signor Presidente, ho alcuni dubbi sull'emendamento proposto dal collega Marchesi che punisce in maniera identica due contravvenzioni diverse: quello di bestiame pascolante in vicinanza delle ferrovie senza

idonea custodia e quello di mancata recinzione di fondi limitrofi alla sede ferroviaria e destinati all'allevamento e al pascolo di bestiame. Non mi sembra quindi che questo emendamento sia del tutto opportuno.

PRESIDENTE. Allora, riepilogando, il provvedimento è costituito dal seguente articolo unico:

« In vicinanza delle ferrovie non è permesso far pascolare bestiame, salvo che sia custodito in modo idoneo ad impedire che esso si introduca nella sede ferroviaria o sulla strada ferrata.

I proprietari o conduttori di fondi destinati in tutto o in parte al pascolo, all'allevamento o alla riproduzione di bovini, equini, cervi, cinghiali o comunque di animali di grossa taglia, devono apporre lungo il tratto di terreno avente la detta destinazione, limitrofo alla sede ferroviaria, recinzioni idonee ad impedire che il bestiame si introduca nella sede ferroviaria o sulla strada ferrata. Identico obbligo è posto a carico dei proprietari o conduttori di riserve di caccia o bandite con cervi, cinghiali e altri animali di grossa taglia, limitrofe alla sede ferroviaria.

Le recinzioni devono rispondere a requisiti tecnici di sicurezza ampiamente cautelativi, avuto riguardo allo stato dei luoghi ed alla specie di bestiame.

Salvo che il fatto costituisca un reato più grave, i contravventori al disposto del primo comma sono puniti con l'ammenda da lire 4.000 a lire 40.000 ed i contravventori al disposto del secondo comma con l'ammenda da lire 10.000 a lire 120.000 o con l'arresto fino a tre mesi ».

Gli onorevoli Marchesi e De Capua propongono di sostituire l'ultimo comma con il seguente:

« Salvo che il fatto costituisca un reato più grave, i contravventori sono puniti con la ammenda da lire 10.000 a lire 120.000 o con l'arresto fino a tre mesi ».

L'onorevole Belci, a sua volta, è contrario all'emendamento.

Personalmente ritengo che, data la natura dell'emendamento, non possiamo procedere, *sic et simpliciter*, alla sua approvazione e che sia necessario che su di esso, prima, si esprima la IV Commissione giustizia.

Pongo, allora, in votazione la presa in considerazione dell'emendamento degli onorevoli Marchesi e De Capua di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

## IV-LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 7 MARZO 1968

Rimetterò l'emendamento alla IV Commissione sollecitandone il parere.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

**Votazione segreta.**

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

*(Segue la votazione).*

Comunico il risultato della votazione:

Proposta di legge Butté ed altri: « Modificazione alla legge 18 aprile 1962, n. 194, concernente norme relative al sistema aeroportuale di Milano » (4489):

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

*(La Commissione approva).*

Disegno di legge: « Binari di raccordo ed allacciamenti destinati a servire stabilimenti

commerciali e industriali dirimantisi da impianti delle ferrovie dello Stato » (4962):

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

*(La Commissione approva).*

*Hanno preso parte alla votazione:*

Alba, Amodio, Baldani Guerra, Battistella, Belci, Calvaresi, Canestrari, Cappugi, Cattella, Crocco, De Capua, Di Piazza, Fortini, Franco Raffaele, Giachini, Golinelli, Macchiavelli, Mancini Antonio, Marchesi, Massari, Pirastu, Rubeo, Sammartino, Santagati, Sinisio e Viale.

*Sono in congedo:*

Iozzelli e Vincelli.

**La seduta termina alle 10,45.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
Dott. ANTONIO MACCANICO

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO