

# SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 8° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 12 MAGGIO 1988

Presidenza del Presidente BERNARDI

#### INDICE

##### Disegni di legge in sede deliberante

«Limite di risarcimento nei trasporti aerei internazionali di persone» (643)

**(Discussione e approvazione con modificazioni)**

PRESIDENTE ..... Pag. 4, 6, 7 e *passim*

ANDÒ (DC) ..... 7

GHINAMI, *sottosegretario di Stato per i trasporti* 7

SENESI (PCI) ..... 5, 6, 7 e *passim*

VELLA (PSI), *relatore alla Commissione* 4, 6, 7 e *passim*

«Intervento straordinario per la riparazione di una gru danneggiata nel porto di Ancona» (738)

**(Seguito della discussione e rimessione all'Assemblea)**

PRESIDENTE ..... 2, 3, 4

BISSO (PCI) ..... Pag. 3

FERRARI MARTE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici* ..... 3

PATRIARCA (DC) ..... 3

PICANO (DC) ..... 2

«Modificazioni alla legge 14 luglio 1965, n. 963, concernente disciplina della pesca marittima» (775)

**(Discussione e rinvio)**

PRESIDENTE ..... 11, 13, 14

MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.), *relatore alla Commissione* ..... 11

PATRIARCA (DC) ..... 13

*I lavori hanno inizio alle ore 11,40.*

**DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE**

**«Intervento straordinario per la riparazione di una gru danneggiata nel porto di Ancona» (738)**

(Seguito della discussione e rimessione all'Assemblea)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Intervento straordinario per la riparazione di una gru danneggiata nel porto di Ancona».

Onorevoli colleghi, desidero preliminarmente informarvi che la 1<sup>a</sup> Commissione permanente ha espresso parere contrario sul testo riformulato dal Governo del disegno di legge in discussione. Ne do lettura:

«La Commissione, esaminati gli emendamenti in titolo, esprime, per quanto di competenza, parere contrario.

Gli emendamenti governativi trasmessi riproducono infatti il testo del provvedimento stesso, sul quale la Commissione aveva già espresso, in data 10 febbraio 1988, parere contrario.

Si fa inoltre presente che il finanziamento della riparazione di una gru danneggiata in un incidente costituisce attività tipicamente amministrativa, e non può in alcun caso costituire oggetto di un disegno di legge».

Questo parere contrario ne rinnova un altro ugualmente contrario espresso il 10 febbraio 1988. A me sembrerebbe che una legge possa prevedere tutto. Comunque vi è un parere negativo. Voglio evidenziare che ad ogni modo il porto di Ancona sta subendo un danno gravissimo per l'impossibilità di utilizzare la gru.

A questo punto propongo di proseguire l'esame del provvedimento in sede referente rimettendo all'Assemblea la decisione finale.

Come loro ricorderanno il provvedimento legislativo si fonda sulla necessità per il Ministro di disporre di una voce in bilancio per anticipare i fondi necessari alla riparazione, poichè altrimenti incorrerebbe nel reato di peculato per distrazione.

PICANO. Signor Presidente, non sarebbe forse più opportuna la istituzione di un capitolo *ad hoc* nell'ambito del bilancio del Ministero dei lavori pubblici per le spese urgenti di riparazione delle strutture meccaniche nei porti, in modo che questo problema possa essere risolto definitivamente?

PRESIDENTE. È senz'altro un'idea da mettere allo studio. Se ne può parlare in sede di assestamento del bilancio.

Non so comunque quale sia il momento più idoneo per introdurre un capitolo di bilancio specifico: resta l'urgenza di risolvere questo singolo problema.

Per inciso ricordo che già l'altra volta fu precisato che lo Stato non viene ad essere danneggiato, perchè ciò che anticipa gli verrà restituito.

FERRARI Marte *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ringrazio il Presidente, il quale a nome della Commissione ha espresso la volontà di risolvere il problema. Prendo atto che la situazione attuale determina un rallentamento. Per altro ci è fatto obbligo di giungere ad una conclusione positiva, poichè qualunque iniziativa del Dicastero non sarebbe possibile giuridicamente e non potrebbe essere assunta con superficialità.

In risposta alle questioni che sono state poste nella seduta precedente dal senatore Patriarca, voglio segnalarvi che, a seguito di una ricerca specifica, è risultato che la motonave «Gazzella» al momento dell'incidente era coperta da garanzia assicurativa per l'intero costo, cioè 8 miliardi, in quanto la società di assicurazione ha carattere mutualistico e quindi non esiste un massimale di copertura assicurativa stabilito dall'assicurazione. La copertura equivale al valore del bene.

Ribadisco quindi l'impossibilità per il Governo di procedere in via amministrativa e auspico che il provvedimento sia rapidamente approvato, considerando l'urgenza di riparare la gru danneggiata.

PATRIARCA. Onorevole Sottosegretario, il disegno di legge sugli enti portuali, che la Commissione ha all'ordine del giorno, prevede un contributo straordinario di 1 miliardo da devolvere all'Azienda dei mezzi meccanici e dei magazzini del porto di Ancona. Tale contributo non è specificamente destinato e quindi l'Azienda potrebbe ottenere una anticipazione per la riparazione della gru (a parte il fatto che, essendo la nave coperta da garanzia assicurativa, si tratta soltanto di attendere l'espletamento delle procedure).

FERRARI Marte, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Siamo già in notevole ritardo. Il Senato può anche esprimere parere diverso, ma io sottolineo l'urgenza del problema.

PATRIARCA. Conosciamo l'urgenza del problema e ne abbiamo già parlato, però, siccome il canale che abbiamo scelto (quello di una legge apposita per la riparazione della gru) è difficilmente percorribile, potremmo provvedere con strumenti ordinari che già sono a nostra disposizione.

FERRARI MARTE, *sottosegretario di Stato per i lavori pubblici*. Ma chi dà la garanzia?

PATRIARCA. Non è una questione di garanzia: se l'assicurazione deve risarcire il danno, si può anche trasferire il credito.

PRESIDENTE. Ma la via bancaria non è a titolo gratuito.

BISSO. Il parere contrario della 1<sup>a</sup> Commissione ci impedisce di procedere ad una rapida soluzione in via legislativa in Commissione. A mio avviso la proposta del Governo può essere accolta: si rimetta il provvedimento all'Assemblea con un parere favorevole da parte di questa Commissione.

L'auspicio è che l'iter sia il più rapido possibile, dati i problemi ai quali si è fatto riferimento e le difficoltà in cui si trova il porto di Ancona.

Per quanto ci riguarda, facciamo una distinzione abbastanza netta tra il contributo di 1 miliardo destinato all'Azienda dei mezzi meccanici e dei magazzini del porto di Ancona, che riguarda le esigenze di gestione e in

particolare la copertura del disavanzo, e l'esigenza contingente della riparazione della gru. Non vorrei in sostanza che utilizzando quel fondo si finisse poi per ritardare l'iter del disegno di legge di conversione del decreto-legge n. 69. Oggi abbiamo da risolvere i danni provocati dall'incidente: io sono, lo ripeto, perchè si vada in Aula con un pronunciamento positivo da parte di questa Commissione e perchè l'iter sia il più rapido possibile, in modo che il porto di Ancona possa espletare il servizio nelle migliori condizioni.

**PRESIDENTE.** Comunico che, a norma dell'articolo 35, secondo comma, del Regolamento, i senatori Andò, Bisso, Coletta, Covello, Ianniello, Lotti, Mariotti, Marniga, Nieddu, Patriarca, Picano, Pinna, Putignano, Senesi, Vella, Visca e Visconti hanno presentato la richiesta che il disegno di legge sia rimesso all'esame dell'Assemblea.

Avverto che, conseguentemente, l'esame del disegno di legge proseguirà in sede referente.

*I lavori proseguono in altra sede dalle ore 11,50 alle ore 12,05.*

#### **DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE**

##### **«Limite di risarcimento nei trasporti aerei internazionali di persone» (643)**

(Discussione e approvazione con modificazioni)

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

Come i colleghi ricordano, il disegno di legge è stato già esaminato in sede referente dalla nostra Commissione, che, il 28 aprile scorso, ne ha chiesto il trasferimento alla sede deliberante. La richiesta è stata accolta e quindi riprendiamo la discussione nella nuova sede.

Avverto che le Commissioni permanenti 1<sup>a</sup>, 2<sup>a</sup> e 10<sup>a</sup> hanno espresso parere favorevole su tale disegno di legge. In particolare la Commissione giustizia nel suo parere ha formulato una precisa osservazione. Ne do lettura: «La Commissione giustizia, esaminato il disegno di legge in titolo, esprime parere favorevole, formulando però una osservazione, con riferimento all'articolo 3, non essendo sufficientemente chiara, mentre si disciplinano le sanzioni connesse alla mancata copertura assicurativa fra la compagnia di bandiera e il Ministero dei trasporti, la ragione del perchè non si preveda quali effetti si vengono a determinare nei riguardi del soggetto trasportato, anche se deve desumersi, ma solo in via indiretta e sulla base dei principi generali, il diritto del soggetto ad un integrale risarcimento».

Prego il relatore alla Commissione di illustrare il disegno di legge.

**VELLA, relatore alla Commissione.** Signor Presidente, onorevoli senatori, il disegno di legge al nostro esame fissa il limite di risarcimento nei trasporti aerei internazionali di persone. Su tale provvedimento ho già riferito nella precedente sede, per cui in questa fase mi limiterò a sottolineare soltanto alcuni aspetti della normativa.

Innanzitutto devo sottolineare l'urgenza di colmare un vuoto legislativo, perchè a seguito della sentenza della Corte costituzionale del maggio 1985, è stata dichiarata la illegittimità sia dell'articolo 1 della legge n. 841, del 1932,

sia dell'articolo 2 della legge n. 1832 del 1962, proprio nella parte in cui tali articoli davano esecuzione alla Convenzione di Varsavia e al Protocollo dell'Aja. Proprio il Protocollo dell'Aja aveva fissato il limite massimo in lire 33.000.000. La Corte costituzionale aveva osservato che questo limite non era idoneo e quindi dichiarava la illegittimità del Protocollo stesso e degli articoli che davano attuazione al Protocollo. In seguito a tale sentenza perciò, allo stato attuale, non vi è alcun limite al risarcimento per danni alle persone.

In base al disegno di legge in esame, il vettore può ottenere il beneficio della limitazione del danno a condizione che provveda a stabilire nelle condizioni generali di trasporto, ovvero, per i voli non di linea, nelle rispettive autorizzazioni, un limite risarcitorio più alto. È proprio l'articolo 2 del disegno di legge che prevede tale limite, che in effetti viene stabilito in centomila diritti speciali di prelievo quali definiti dal Fondo monetario internazionale, pari a 190 milioni di lire. In sostanza, con tale articolo e con questo limite viene superata l'eccezione di incostituzionalità del Protocollo dell'Aja.

L'articolo 3 offre qualche elemento di dubbio che dovremo approfondire nel corso della discussione. In particolare, il secondo comma prevede che l'impresa assicuratrice, presso la quale il vettore deve assicurarsi, è giudicata idonea se la sua solvibilità è stata verificata e certificata dallo Stato di immatricolazione dell'aeromobile o dallo Stato in cui l'impresa assicuratrice ha la propria sede principale mediante apposita annotazione sulla polizza. È questo un aspetto sul quale dobbiamo riflettere e sul quale invito lo stesso Governo a riflettere, perchè la normativa non ci offre un meccanismo facile, anzi abbiamo a disposizione un meccanismo abbastanza complesso e difficile da attuare sia per il controllo, sia per la certificazione che deve o, meglio, che dovrebbe effettuarsi da parte dello Stato.

Credo sia il caso di prevedere un meccanismo più snello con sistemi di controllo e di certificazione più facili. Non so se sia il caso di precisare che il controllo debba essere eseguito dallo stesso Isvap; del resto, attualmente, è proprio questo l'ente statale preposto al controllo.

La senatrice Senesi faceva osservare nella discussione svoltasi nella precedente sede la necessità di accertare se i viaggiatori non paganti sono assicurati, in quanto l'assicurazione è relativa e copre solo i viaggiatori forniti di biglietto. Sorgeva effettivamente un dubbio abbastanza delicato. Dagli accertamenti effettuati anche presso alcune compagnie, abbiamo visto che i bambini sono comunque assicurati e che, pur non pagando il biglietto, sono in possesso del biglietto che automaticamente certifica il diritto all'eventuale risarcimento in caso di danni. La stessa senatrice Senesi faceva rilevare la necessità di un approfondimento della normativa contenuta nel disegno di legge n. 643 in relazione alla eventuale esistenza di direttive CEE per quanto concerne il trasporto e le assicurazioni.

Sul problema delle assicurazioni, e dei limiti del risarcimento del danno dei voli internazionali, sembra non esista alcuna specifica direttiva CEE.

SENESE. Verrà approvata il 17 maggio.

VELLA, *relatore alla Commissione*. Per quanto riguarda la direttiva CEE che verrà approvata fra poco, come ha detto la senatrice Senesi, ci troveremo nella necessità e obbligatorietà di far seguire la normativa che attualmente

stiamo varando da altre norme attuative delle disposizioni in essa contenute.

Concludendo, ritengo che il provvedimento in discussione sia urgente perchè ci troviamo nella necessità di dover armonizzare la nostra normativa con quella degli Stati stranieri e dunque non posso che raccomandare alla Commissione di esprimere sullo stesso un parere favorevole. Mi auguro che il Governo sia in grado di dare oggi stesso una risposta ai dubbi ai quali ho fatto riferimento, soprattutto per quanto concerne il comma 2 dell'articolo 3. Se il Governo è in grado di formulare emendamenti che possano essere utili sia per facilitare il meccanismo mondiale del controllo, sia per la certificazione dell'idoneità dell'impresa assicuratrice e della sua solvibilità, credo che farebbe cosa veramente utile ed opportuna. Invito pertanto il Governo ad esprimersi su tale aspetto.

PRESIDENTE. Ringrazio il senatore Vella per la sua esposizione e dichiaro aperta la discussione generale.

SENESI. Signor Presidente, desidero un chiarimento sul comma 2 dell'articolo 3 prima da parte del relatore e, se possibile, anche da parte del Sottosegretario. Si intende che è l'Isvap l'ente che riconosce l'idoneità della compagnia assicuratrice; però, se ho ben capito, questo articolo parla anche di immatricolazione dell'aeromobile la cui proprietà è del vettore. Secondo il mio parere dovrebbero essere distinte le due ipotesi e quindi i due commi. Stante la convenzione dell'Alitalia, la proprietà dell'aeromobile comporta un'immatricolazione in capo all'ente gestore della concessione; qui invece c'è un'intersecazione tra l'idoneità dell'impresa assicuratrice e la proprietà dell'aeromobile. Non riesco a capire perchè sia stata formulata un'unica norma.

VELLA, *relatore alla Commissione*. Credo che il comma 2 sia formulato in maniera abbastanza chiara. Esso fa riferimento alla verifica e alla certificazione da parte dello Stato di immatricolazione dell'aeromobile ...

SENESI. ... che può essere uno Stato estero o quello italiano.

VELLA, *relatore alla Commissione*. ... e poi aggiunge, per maggiore precisazione, «o dallo Stato in cui l'impresa assicuratrice ha la propria sede principale mediante apposita annotazione sulla polizza». Credo che la norma vada interpretata in questo senso.

SENESI. Ho delle riserve proprio considerando l'istituzione del mercato unico europeo. Infatti, dopo il 1992 ogni compagnia assicuratrice estera avrà sicuramente una sede nei vari paesi dove opera o dove ha prevalenti interessi, ed una formulazione di questo tipo comporterà un intricato accertamento d'idoneità e di Stato di immatricolazione. Per assurdo, una compagnia inglese potrebbe assicurare un aeromobile inglese con relativa immatricolazione in Inghilterra: il nostro paese quale accertamenti potrebbe compiere?

PRESIDENTE. L'accertamento sarebbe di competenza dello Stato inglese e non vedo cosa si possa fare per evitarlo.

SENESI. Bisognerebbe distinguere l'istituto.

PRESIDENTE. Chi sceglie il vettore da cui intende essere trasportato ne assume i benefici e i rischi.

SENESI. Vorrei rivolgere il quesito al rappresentante del Governo: per garantire almeno i passeggeri italiani, non parlo di tutta l'Europa, dobbiamo pensare all'applicazione di questo provvedimento nella prospettiva futura.

ANDÒ. Signor Presidente, anch'io devo esprimere alcune perplessità.

Innanzitutto, l'articolo 1, alla lettera c), richiama l'articolo 2 del Protocollo, che modifica a sua volta l'articolo 1 della Convenzione, il quale definisce il concetto di «trasporto aereo internazionale». Mi pare che l'articolo del Protocollo modificativo di quel concetto fosse l'articolo 1 e non l'articolo 2.

Inoltre, non ho capito letteralmente la formulazione del primo comma dell'articolo 2, laddove si afferma «come nel caso che in base al contratto sia previsto soltanto lo scalo in territorio italiano». Mi sembra di difficile comprensione: forse possiamo esprimere lo stesso concetto in maniera più chiara.

Infine, sempre l'articolo 2, al secondo comma, dispone che la normativa si applica ai vettori italiani «anche per i trasporti aerei che non abbiano origine, destinazione o scalo in territorio nazionale». Poichè l'ipotesi sarebbe quella in cui un aereo italiano effettui un trasporto tra due paesi non firmatari della convenzione (perchè altrimenti non esisterebbe il problema), in sostanza si dovrebbe fare un normale rinvio al codice della navigazione. Pertanto ritengo che questa norma dovrebbe essere riformulata in tal senso.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

VELLA, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, non ho nulla da aggiungere in sede di replica alla relazione svolta inizialmente.

GHINAMI, *sottosegretario di Stato per i trasporti*. Signor Presidente, onorevoli senatori, il Governo si è trovato di fronte principalmente a tre quesiti. Il primo è quello sollevato dalla senatrice Senesi, relativo all'assicurazione dei bambini e soprattutto di quelli di età compresa tra zero e due anni, i quali non pagano il biglietto per intero. In effetti non esiste alcun trasporto per il quale sia previsto uno sconto superiore al 90 per cento e i bambini pagano il 10 per cento del biglietto proprio per gli aspetti assicurativi. Nello stesso libretto di istruzioni della nostra compagnia Alitalia esiste una specificazione che garantisce che anche i neonati sono assicurati.

Il secondo punto è quello relativo al problema della direttiva della CEE che - come è stato ricordato dalla senatrice Senesi - al momento non è stata emanata e che verrà approvata prossimamente. Quindi si potrà pensare di modificare in seguito questa norma, ma al momento è urgente approvare il disegno di legge che stiamo esaminando.

Il terzo punto riguarda il comma secondo dell'articolo 3. Sentito l'ufficio legislativo del Ministero dei trasporti, ritengo che la norma debba essere modificata e preannuncio la presentazione di un emendamento in tal senso. Il comma 2 dell'articolo 3 potrebbe essere sostituito dal seguente: «2.

L'impresa assicuratrice è giudicata idonea se la sua solvibilità è 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». Con questo emendamento, a nostro avviso, si dovrebbero superare le perplessità sollevate.

Vorrei ricordare che è interesse dell'aeromobile e delle varie compagnie nazionali ed internazionali arrivare ad una forma di garanzia e di assicurazione comune, perchè al momento attuale il cittadino non è scoperto da garanzia assicuratrice. Pertanto sono le imprese stesse che hanno interesse a che ci sia una limitazione (che oggi non esiste) della copertura assicurativa nei confronti del singolo danneggiato per il caso di lesioni o di morte. Questa norma - ripeto - è totalmente a favore delle compagnie assicuratrici, perchè già ora il singolo viaggiatore non è privo di garanzia.

VELLA, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, penso di poter esprimere parere favorevole all'emendamento che ha preannunciato il rappresentante del Governo, relativo al comma 2 dell'articolo 3. Mi sembra che in questo modo vengano risolti i quesiti che io stesso avevo posto e penso che certamente la formulazione dell'articolo 3, comma 2, sarà migliore.

SENESI. Per quanto riguarda la normativa CEE, a parte l'impegno cui dovrà corrispondere il Governo, vorrei che ci fosse trasmessa, appena approvata dal Parlamento, la direttiva, perchè non escludo che il tetto massimo a cui le compagnie assicuratrici mirano (190 milioni) possa essere aumentato in sede europea, talchè si aprirebbe un contenzioso non indifferente.

Per quanto riguarda il provvedimento, dichiaro che dopo i chiarimenti forniti al senatore Andò lo condividiamo e lo approveremo nel testo quale risulta con la modifica proposta dal Governo al secondo comma dell'articolo 3.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli.  
Ne do lettura:

#### Art. 1.

##### 1. Ai sensi della presente legge:

- a) il termine «Convenzione» indica la «Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, stipulata a Varsavia il 12 ottobre 1929», resa esecutiva con la legge 19 maggio 1932, n. 841;
- b) il termine «Protocollo» indica il «Protocollo che apporta modifiche alla Convenzione di Varsavia del 12 ottobre 1929 per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmato a l'Aja il 28 settembre 1955», reso esecutivo con legge 3 dicembre 1962, n. 1832;
- c) per «trasporto aereo internazionale» si intende quello definito dall'articolo 1 della Convenzione come modificato dall'articolo 2 del Protocollo.

A questo articolo il senatore Andò ha presentato un emendamento di carattere formale all'articolo 1, lettera c), volto a sostituire le parole: «come modificato dall'articolo 2» con le altre: «come modificato dall'articolo 1».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

Metto ai voti l'articolo 1, nel testo emendato.

**È approvato.**

#### Art. 2.

1. 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 da morte o lesione personale del passeggero, in conformità all'articolo 3.

2. Le disposizioni del presente articolo si applicano ai vettori italiani anche per i trasporti aerei che non abbiano origine, destinazione e scalo in territorio nazionale.

3. La disposizione di cui al comma 1, lettera a), è emanata in attesa della entrata in vigore del Protocollo aggiuntivo n. 3, adottato a Montreal il 25 settembre 1975, di cui alla legge 6 febbraio 1981, n. 43.

**È approvato.**

#### Art. 3.

1. Nei trasporti aerei internazionali di persone, indicati nell'articolo 2, il vettore dovrà provvedere a stipulare, con idonea impresa assicuratrice, contratto di assicurazione a copertura della propria responsabilità civile per danni da morte o lesione personale del passeggero per massimale almeno pari, per ciascun passeggero, a centomila diritti speciali di prelievo quali definiti dalla lettera a) dell'articolo 2.

2. L'impresa assicuratrice è giudicata idonea se la sua solvibilità è stata verificata e certificata dallo Stato di immatricolazione dell'aeromobile o dallo Stato in cui l'impresa assicuratrice ha la propria sede principale mediante apposita annotazione sulla polizza.

3. L'aeromobile non può circolare se manca o è inadeguata la copertura assicurativa di cui al comma 2.

4. Il Ministero dei trasporti potrà chiedere in ogni momento al vettore aereo di dimostrare l'esistenza di assicurazione a copertura della responsabilità civile per danni subiti dal passeggero secondo quanto sopra previsto. In caso di inosservanza della prescrizione di cui sopra, il Ministero dei trasporti adotterà i provvedimenti previsti dalla legge 11 dicembre 1980, n. 862, e relativi decreti ministeriali di attuazione, per l'inadempimento di obblighi gravanti sull'esercente italiano o straniero di servizi di trasporto di linea o non di linea.

A questo articolo il Governo ha presentato un emendamento tendente a sostituire il comma 2 con il seguente:

«2. 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».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

**È approvato.**

Metto ai voti l'articolo 3, nel testo emendato.

**È approvato.**

#### Art. 4.

1. Il vettore dovrà provvedere agli adempimenti di cui ai precedenti articoli entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge.

**È approvato.**

L'esame degli articoli è così esaurito.

Passiamo alla votazione finale.

Poichè nessuno domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti nel suo complesso il disegno di legge con le modifiche approvate.

**È approvato.**

**«Modificazioni alla legge 14 luglio 1965, n. 963, concernente disciplina della pesca marittima» (775)**

(Discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Modificazioni alla legge 14 luglio 1965, n. 963, concernente disciplina della pesca marittima».

Avverto che, per quanto di propria competenza, la 1<sup>a</sup> Commissione permanente ha espresso parere favorevole in ordine al disegno di legge in esame.

Prego il senatore Mariotti di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

MARIOTTI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, onorevole Sottosegretario, onorevoli colleghi, il disegno di legge in discussione contiene modifiche alla legge 14 luglio 1965, n. 963, legge che si è rilevata nel complesso equilibrata e che compone le esigenze di sfruttamento economico con quelle di tutela dell'ambiente marino. Le modifiche sono volte a coordinare i provvedimenti con leggi successive e ad adeguare la legislazione alla esigenza di non danneggiare gli interessi di altri Stati rivieraschi e di esplicitare in modo più puntuale gli obblighi per la tutela delle risorse biologiche, nonché di aggiornare i profili sanzionatori.

È ovvio che le innovazioni contenute nel disegno di legge traggono spunto dal dibattito che in questi anni si è sviluppato intorno alle questioni dell'ambiente marino; un dibattito che ha interessato il Parlamento, questa Commissione in modo particolare, per ciò che riguarda la pesca marittima.

C'è poi una situazione diversa nei rapporti fra gli Stati rispetto al 1965: si sono infatti intessute relazioni, soprattutto tra i paesi europei, che allora erano ancora allo stato embrionale.

Venendo all'articolato, in particolare all'articolo 1 è prevista la facoltà di suddividere le aree di pesca in distretti omogenei, ai fini della gestione nazionale delle risorse biologiche.

L'articolo 2 dispone l'integrazione della Commissione consultiva centrale per la pesca marittima con due rappresentanti del Ministero dell'ambiente, e anche in questo caso l'innovazione è ovvia.

L'articolo 3, per coordinare la legge con il provvedimento n. 979 del 1982, che tratta della difesa del mare, prevede la soppressione di una norma con la quale venivano precisati i limiti e le modalità per la concessione delle autorizzazioni alla immissione dei rifiuti nelle acque marine.

All'articolo 4 sono aggiornati i divieti per attività di pesca in zone e in quantità non autorizzate con uso di strumenti vietati, ovvero con esplosivi. Sono previsti inoltre altri divieti con riguardo alla cattura di novellame, alla sottrazione di organismi acquatici oggetto dell'altrui attività di pesca, alla pesca in acque sottoposte alla sovranità di altri Stati.

Gli articoli 5, 6, 7, 8 e 9 prevedono in generale una distinzione tra reati punibili con l'arresto o l'ammenda e violazioni del regolamento punite con sanzioni amministrative. Più in particolare viene previsto, per violazione al divieto di pesca con esplosivi, ovvero per pesca in acque sottoposte alla sovranità di altri Stati, l'arresto da 2 mesi a 2 anni, ovvero l'ammenda da 2 a 12 milioni.

È opportuno ricordare che la legge 14 luglio 1965, n. 963, prevedeva per la pesca con esplosivi la reclusione fino a 2 anni e la multa fino al massimo di un milione.

Inoltre, per la violazione del divieto di sottrazione, senza consenso, di organismi acquatici oggetto dell'altrui attività di pesca ovvero dello sfruttamento di corallo, senza il consenso del titolare del diritto di tale sfruttamento, è previsto l'arresto da 1 mese a 1 anno, ovvero l'ammenda da uno a sei milioni. Anche per quanto riguarda tale aspetto la legge n. 963

prevedeva, nel primo caso, la reclusione fino a 2 anni e la multa fino a un milione; nel secondo caso la reclusione fino a 4 anni e la multa fino a un milione.

In terzo luogo, per quanto riguarda le pene accessorie, si conferma la confisca di quanto pescato e degli attrezzi e l'obbligatorietà della rimessa in pristino di zone in cui siano costruite opere o impianti non autorizzati. Non è più prevista la sospensione di validità dei permessi di pesca e l'interdizione dall'esercizio della pesca per un determinato periodo di tempo. È, invece, previsto che l'interessato possa ottenere la restituzione del pescato previo deposito di una somma in denaro equivalente al valore commerciale.

Un altro punto riguarda la violazione dei divieti concernenti le zone di pesca, gli attrezzi per la pesca e la cattura del novellame. In questo caso è prevista una sanzione amministrativa da uno a sei milioni e non più l'arresto fino ad un anno, o l'ammenda fino a lire 18.000 come previsto dalla legge n. 963.

Per la pesca senza iscrizione nel registro è prevista la sanzione amministrativa da 500.000 lire a tre milioni e non più l'ammenda fino a 50.000 lire.

Per la violazione del regolamento per l'esercizio della pesca sportiva e subacquea si ha la sanzione amministrativa da uno a sei milioni. Mentre è punito con sanzione da 500.000 lire a 3 milioni la cessione di un fucile subacqueo ad un minore di anni 16 e non più l'ammenda fino a 100.000 lire.

È prevista una sanzione amministrativa da 200.000 lire fino a 1.200.000 lire per chi non consente o impedisce l'ispezione da parte degli addetti alla vigilanza sulla pesca e non più l'ammenda fino a 100.000 lire.

Come ultimo punto sono disposte le sanzioni amministrative accessorie della confisca del pescato e degli strumenti, nonché l'obbligo della rimessa in pristino per chi è responsabile delle violazioni del nuovo articolo 15, lettere *b)* e *c)*.

Nel complesso, dunque, le nuove norme rispondono alle esigenze emerse negli anni che sono intercorsi dal 1965 ad oggi, cioè dall'approvazione della legge n. 963. Da allora sono state approvate nuove leggi e si sono stabiliti diversi rapporti, più intensi e improntati ad una maggior collaborazione tra i vari Stati. Si è sviluppata una cultura legata alla difesa dell'ambiente, cultura che ha preso corpo anche con nuovi organi inseriti nel nostro ordinamento: è stato istituito il Ministero dell'ambiente e all'inizio di questa legislatura è stata istituita la Commissione per l'ambiente e il territorio.

Il disegno di legge, come si è detto, prende in esame i profili sanzionatori, oltre a quelli che riguardano l'attività della pesca. Nella relazione del Governo si afferma che, per quanto riguarda le sanzioni penali previste dalla legge n. 963, si è ritenuto di modificare opportunamente tali disposizioni attuando una depenalizzazione che tenesse conto sia delle modifiche del sistema penale introdotto dalla legge n. 689 del 1981, sia dell'esperienza acquisita nel trascorso periodo di applicazione della citata legge n. 963.

Mentre si prende doverosamente atto di tale impostazione, non può essere sottaciuto qualche dubbio, sollevato dalla riduzione delle pene nei casi in cui si apportano notevoli danni al patrimonio marino. Tuttavia, mi sembra di poter giudicare il provvedimento in modo positivo e senza dubbio innovativo rispetto alla normativa in esame.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione generale.

PATRIARCA. Desidero esprimere il consenso del Gruppo democristiano all'approvazione di questo provvedimento, illustrato in maniera così puntuale, nato dall'esigenza che si era andata formando nel corso degli anni di adeguare il sistema sanzionatorio della legge n. 963, in particolare dopo l'entrata in vigore della legge 17 febbraio 1982, n. 41, che ha operato in modo molto più organico. Tali adeguamenti del sistema sanzionatorio mi auguro che trovino riscontro più puntuale in sede di attuazione, relativamente anche alle soluzioni che il regime sanzionatorio ha trovato nel nostro paese in rapporto anche ad alcune affermate esigenze di depenalizzare certe ipotesi di reato che indubbiamente avevano dato connotati molto rigidi e restrittivi all'ordinamento penale. Mi auguro che il parere della 2<sup>a</sup> Commissione abbia sottolineato lo spirito innovativo anche di questa rivisitazione di tutto il complesso delle sanzioni.

Però, devo anche dire di condividere le perplessità del relatore in ordine alla eccessiva mitigazione di alcune sanzioni riguardanti reati relativi alla devastazione ancora presente nei nostri mari, devastazione che indubbiamente ha provocato guasti incommensurabili nell'*habitat* marino, compromettendo le risorse biologiche del mare. Proprio in rapporto a questo dato mi chiedo se non sia opportuno suggerire al relatore un emendamento che specificamente per tale ipotesi di reato preveda un inasprimento di pena. Tutto ciò in quanto si rende necessario, anche in forza della istituzione del Ministero dell'ambiente che si occupa in maniera più pregnante della difesa del mare, organizzare tutti gli interventi del settore, tenendo conto della necessità urgente e indilazionabile di difendere l'*habitat* marino. Già in precedenza ci siamo preoccupati di portare avanti il riposo biologico e contenere la pesca nei nostri mari entro limiti accettabili e, con il concorso della Comunità economica europea, si è stabilita la possibilità di un congruo indennizzo ai pescatori, ai quali si è fatto obbligo di provvedere al riposo biologico attraverso il divieto di pesca in determinati periodi e attraverso la riduzione della pesca nel corso dell'anno.

Certo tutti questi provvedimenti, ordinati in una visione di insieme, porteranno notevoli benefici alla situazione della pesca nel nostro paese; ma devono anche stimolare la nostra particolare attenzione in ordine ai risultati dello sforzo che Governo e Parlamento stanno compiendo e hanno compiuto negli ultimi anni in rapporto ad una situazione che era diventata intollerabile. Il dato più significativo e emblematico di questo disegno di legge riguarda l'istituzione dei distretti omogenei. Indubbiamente è un dato di enorme importanza che permetterà ciò che in passato non è stato possibile realizzare, ossia lo sfruttamento razionale delle acque e la tutela dell'*habitat* marino. La coniugazione di queste due esigenze insopprimibili consente oltretutto di guardare con una prospettiva meno pessimistica alla situazione futura della pesca nel nostro paese.

Concordo anche sulle valutazioni espresse dal senatore Mariotti relativamente alle sanzioni per la pesca in territorio non nazionale, non soltanto per l'enorme contenzioso che molte volte porta il nostro Governo ad interventi molto difficoltosi, ma anche per scoraggiare le azioni illegali che si vanno a compiere negli altri territori. In relazione ad essi sono comunque in corso contatti e stanno per essere raggiunti accordi in materia di pesca da parte del nostro Ministero della marina mercantile anche attraverso la

costituzione di società miste, che sono le uniche realtà possibili per guardare con più fiducia al futuro della nostra pesca. Diversamente, tali azioni isolate - vere e proprie scorrerie, quali quelle che si sono registrate nei territori limitrofi - oltre a vanificare lo spirito di collaborazione al quale siamo interessati, creano certamente disagi che il Governo trova difficile fronteggiare.

Per questi motivi esprimiamo il nostro consenso all'approvazione del provvedimento in esame, con la speranza che ci sia un riordino generale di tutta la materia anche in forza di un bilancio della gestione della legge n. 41 del 1982. È necessario non solo provvedere ad adeguare la normativa vigente, ma anche individuare nuove fonti e nuove risorse che possano in un certo senso tener conto di un programma molto più impegnativo per questo particolare settore.

**PRESIDENTE.** Immagino che ci siano altri senatori che intendono intervenire. Tuttavia, siccome è arrivato il Ministro dei trasporti, propongo di interrompere l'esame del disegno di legge (per riprendere il dibattito nella prossima seduta della nostra Commissione) al fine di dar luogo all'audizione del Ministro in ordine alla costituzione di un Comitato interministeriale per la programmazione economica nei trasporti (CIPET).

Non facendosi osservazioni, così rimane stabilito.

Il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 12,45.*

---

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

*Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici*

Dot. ETTORE LAURENZANO