

# CAMERA DEI DEPUTATI

N. 2273

## PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**CURTI, FELICI, DI VAGNO, BIANCO, GIGLIA, BUFFONE, LEZZI, CINGARI, DAGNINO, SENESE, PINTUS, AMADEI GIUSEPPE, NUCCI, DALL'ARMELLINA, DE POLI, PRINCIPE, ORLANDI, CAVALIERE, BRANDI, RUSSO FERDINANDO, VENTURINI, BOVA, DI LEO, MATTARELLI, CORTI, GERBINO, PELLICANI, URSO, ARIOSTO, FORTUNA, BALDANI GUERRA, TAMBRONI, LAFORGIA, DRAGO, MERLI, MAROTTA, AMADEO, CAIATI, DI LISA, FUSARO, SALVATORE, ALLOCCA, BECCARIA, ALESSANDRINI, COMPAGNA, BIASINI, VAGHI, BOSCO, SIMONACCI, FABBRI, GRANELLI, QUERCI, COTTONE, CALDORO, PALMIOTTI, CIAFFI, AVERARDI, BARDOTTI, NAPOLITANO FRANCESCO, NAPOLI, MERENDA, MAZZA, SGARLATA, LOBIANCO, SPERANZA, CICCARDINI, ZAMBERLETTI, FRACASSI, LONGO PIETRO, USVARDI, SANGALLI, DE MEO, SILVESTRI, DELLA BRIOTTA, RUFFINI, CATTANEL, SERVADEI, BALLARDINI, GALLONI, MACCHIAVELLI, DE MITA, GREGGI, MAMMI, MUSSA IVALDI VERCELLI, SCARASCIA MUGNOZZA, LEPRE, CARENINI, BOLOGNA, QUILLERI, LIMA, LOSPINOSO SEVERINI, DI PRIMIO, MORO DINO**

*Presentata il 26 gennaio 1970*

### Norme per la costruzione e l'esercizio dei porti turistici

**ONOREVOLI COLLEGHI!** — Il problema della costruzione e della gestione degli approdi turistici in Italia richiede una soluzione urgente e responsabile. Ciò non solo per attirare correnti di turismo particolarmente qualificato che sta deviando verso altri Paesi mediterranei che hanno avuto la preveggenza di destinare notevoli investimenti per la realizzazione di tali approdi, ma anche per non rischia-

re di arrestare lo sviluppo della nostra navigazione da diporto che in questi ultimi anni ha segnato incrementi particolarmente sensibili e quello della nostra cantieristica minore, che soprattutto per la qualità dei prodotti è fra le prime del mondo.

È necessario pertanto che da parte del Parlamento siano subito operate le scelte programmatiche atte a permettere che vengano

al più presto realizzate quelle infrastrutture senza le quali le suddette attività non possono svilupparsi.

La presente proposta di legge sceglie un indirizzo molto preciso: esclude l'intervento finanziario dello Stato e degli enti locali in quanto è più utile che essi usufruiscano dei mezzi disponibili per il miglioramento dei porti aventi finalità commerciali ed invece pone a carico dei futuri utenti, l'ammortamento finanziario delle opere. Ovviamente siffatta scelta conduce all'affidamento in concessione, però alle concessioni stesse possono accedere gli stessi enti locali o loro consorzi, ma in linea pratica si ritiene che sarà più efficiente l'intervento di una società a partecipazione statale — l'Italporti — la cui istituzione viene autorizzata per parte dell'IRI.

Così, senza oneri per il bilancio dello Stato si può risolvere un problema che è divenuto di grande importanza anche in relazione allo sviluppo del movimento turistico internazionale attraibile in Italia.

La presente proposta assicura la piena salvaguardia delle prerogative degli enti locali e tiene debito conto degli interessi di coloro che esercitano professionalmente l'attività della pesca, accogliendo nei porti turistici i pescherecci con minimo costo e le barche da pesca gratuitamente.

È pure introdotta una norma (ultimo comma dell'articolo 7) tesa a comprimere il malvezzo delle bandiere ombra.

Onorevoli Colleghi! I proponenti confidano nella vostra adesione alle linee essenziali della proposta e caldeggianno la vostra approvazione.

## PROPOSTA DI LEGGE

### ART. 1.

Il primo comma dell'articolo 1 della legge 2 aprile 1885, n. 3095, è sostituito dal seguente: « I porti sono di tre categorie: ».

### ART. 2.

All'articolo 1 della legge 2 aprile 1885, n. 3095, è aggiunto il seguente comma: « Della terza categoria fanno parte i porti e gli approdi che servono precipuamente al rifugio dei battelli da diporto turistico ».

### ART. 3.

La costruzione e l'esercizio dei porti e degli approdi di terza categoria è devoluto alle regioni, alle province, ai comuni, ai loro consorzi ed ai privati.

Le concessioni per la costruzione e l'esercizio sono stabilite con decreto del Ministro dei lavori pubblici di concerto con i Ministri delle finanze e della marina mercantile.

I progetti di costruzione sono sottoposti al parere del comune, della Capitaneria di porto e dell'Ufficio opere marittime del Genio civile competenti per territorio.

I progetti devono prevedere:

a) le opere di cui all'articolo 5 della legge 2 aprile 1885, n. 3095;

b) i declivi, anche a ridosso di molo, per barche senza deriva o con deriva mobile;

c) le attrezzature a terra per il ricovero invernale dei piccoli natanti;

d) i servizi di rifornimento, di manutenzione e di riparazione dei battelli nonché i servizi a vantaggio degli utenti.

### ART. 4.

Se le opere di cui al precedente articolo esigono l'occupazione di aree di proprietà privata, il decreto di concessione ne dichiarerà la pubblica utilità ai fini dell'esproprio.

Per gli espropri si applicano le norme della legge 25 giugno 1865, n. 2359, e successive modificazioni.

### ART. 5.

Ai progetti di costruzione devono essere allegati i piani finanziari ed amministrativi di esercizio. Tali piani sono sottoposti al pa-

rere del comune, della Capitaneria di porto e della Intendenza di finanza competenti per territorio.

ART. 6.

Al decreto di concessione è annessa una convenzione di esercizio di durata non superiore ad anni cinquanta.

La convenzione di esercizio stabilisce:

a) la descrizione dei servizi di effettuazione obbligatoria;

b) l'organico del personale addetto all'esercizio dei servizi;

c) l'indicazione dei punti di attracco riservati alle Capitanerie di porto ed alla Guardia di finanza;

d) l'indicazione dei punti di attracco, e relativi canoni, e degli spazi gratuiti di posteggio in declivio riservati ai pescatori locali;

e) i canoni di attracco dei battelli turistici e degli spazi di posteggio in declivio delle barche da diporto;

f) le tariffe di immagazzinaggio invernale dei piccoli natanti;

g) la facoltà di appalto in gestione dei servizi di rifornimento, di manutenzione e di riparazione dei battelli, nonché dei servizi a vantaggio degli utenti.

ART. 7.

La convenzione di esercizio può stabilire il numero dei punti di attracco che i concessionari possono assegnare ad utenti per tutta la durata della concessione mediante il pagamento di un canone anticipato.

Gli utenti dopo un triennio possono cedere a terzi il punto di attracco.

In ogni caso le norme di cui ai precedenti commi possono essere applicate solamente se i battelli che usufruiscono dell'attracco sono immatricolati in Italia.

ART. 8.

I canoni di attracco vengono fissati nelle convenzioni di esercizio in base alle dimensioni del natante ed all'ubicazione dell'attracco rispetto alle banchine, mediante tariffa mensile e settimanale.

La tariffa giornaliera è stabilita per tutti i porti di terza categoria con decreto del Ministro della marina mercantile.

Le convenzioni stabiliscono i punti di attracco da riservare a tariffa giornaliera. Tali punti devono essere muniti di apposito segnale stabilito con decreto del Ministro della marina mercantile, e sono a libera disposizione del primo battello attraccante.

**ART. 9.**

La vigilanza sull'adempimento delle convenzioni nei porti di terza categoria è esercitata dalle capitanerie di porto.

**ART. 10.**

La concessione di esercizio può essere revocata con decreto del Ministro della marina mercantile per l'inosservanza della convenzione di esercizio. Restano salvi i diritti degli utenti.

**ART. 11.**

Le norme di cui agli articoli precedenti si applicano anche ai porti lacuali e fluviali non in foce di fiume.

**ART. 12.**

Il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, provvede con proprio decreto, alla riclassificazione dei porti esistenti per adeguarla alle innovazioni arretrate con la presente legge, nonché ad adeguare le concessioni in atto.

**ART. 13.**

La presente legge si applica per l'ampliamento od il miglioramento sia dei porti esistenti che a mente del precedente articolo, verranno classificati di terza categoria, sia dei porti che verranno costruiti a mente della legge stessa.

In base all'entità delle nuove opere, sarà stabilita una congrua proroga alla durata della concessione oppure verrà aggiornata la data d'inizio della concessione.

**ART. 14.**

I porti e approdi turistici, di cui alla presente legge, sono considerati opere, impianti e servizi complementari all'attività turistica

ai fini della concessione dei contributi e dei mutui a tasso agevolato, di cui al testo unico delle leggi sul Mezzogiorno approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1967, n. 1523, ed alla legge 12 marzo 1968, n. 326.

**ART. 15.**

L'istituto per la ricostruzione industriale (IRI) è autorizzato a promuovere la costituzione della società anonima Italporti con capitale fino a lire 2.000.000.000, con sede in Roma e con lo scopo di concorrere alle concessioni di costruzione e di gestione dei porti di terza categoria.

L'IRI è autorizzato ad emettere una o più serie di obbligazioni denominate Italporti, della durata massima di 20 anni, secondo la entità e le modalità che verranno stabilite dal Ministro del tesoro, sentito il Comitato interministeriale del credito e del risparmio.

La sottoscrizione delle azioni o delle obbligazioni Italporti da parte dei privati costituirà titolo preferenziale per ottenere l'assegnazione dei punti di attracco nei porti gestiti dall'Italporti. Le azioni e le obbligazioni potranno essere dai privati usate come mezzo di pagamento dei canoni anticipati di cui al precedente articolo 7.