

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

91.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 17 DICEMBRE 1975

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

INDICE

	PAG.		PAG.
Inversione dell'ordine del giorno:		BELLUSCIO ed altri: Modifica alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, concernente le norme sulla navigazione da di- porto, per il rilascio di patenti per fuoribordo (514)	1356
PRESIDENTE	1353	PRESIDENTE	1356, 1357, 1358 1359, 1360, 1361, 1362, 1363
Proposte di legge (Rinvio della discus- sione):		BAGHINO	1357, 1358, 1359, 1360, 1361, 1362
Senatori SANTALCO ed altri Disciplina degli scarichi nelle acque marittime (Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (4130);		BALLARIN	1357, 1358, 1360, 1361, 1362
PICCINELLI e MARZOTTO CAOTORTA: Norme integrative dell'articolo 15 della leg- ge 14 luglio 1965, n. 963, sulla di- sciplina della pesca marittima (2365)	1354	DURAND DE LA PENNE	1357, 1362
PRESIDENTE	1354, 1356	GIOIA, <i>Ministro della marina mercan- tile</i>	1358, 1361, 1362
BAGHINO	1354	MARZOTTO CAOTORTA	1358
BALLARIN	1354	MERLI, <i>Relatore</i>	1357, 1358, 1359, 1360, 1362
CERAVOLO	1354	PICCINELLI	1359
FAENZI	1355, 1356		
GIOIA, <i>Ministro della marina mercan- tile</i>	1354		
MERLI, <i>Relatore</i>	1354, 1356		
PANI	1354		
PICCINELLI	1354, 1355		
Disegno e proposta di legge (Seguito della discussione e rinvio):			
Modificazioni ed integrazioni alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, recante nor- me sulla navigazione da diporto (3984);			

La seduta comincia alle 11,45.

MAROCCO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

Inversione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito di esaminare per prime le proposte di legge nn. 4130 e 2365, invertendo in tal modo l'ordine del giorno precedentemente stabilito.

(Così rimane stabilito).

Rinvio della discussione delle proposte di legge senatori Santalco ed altri: Disciplina degli scarichi nelle acque marittime (Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) (4130); Piccinelli e Marzotto Caotorta: Norme integrative dell'articolo 15 della legge 14 luglio 1965, n. 963, sulla disciplina della pesca marittima (2365).

PRESIDENTE L'ordine del giorno reca discussione abbinata delle proposte di legge d'iniziativa dei senatori Santalco, Coppola, Attaguile, Salerno e Tanga: « Disciplina degli scarichi nelle acque marittime », già approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 20 novembre 1975; e dei deputati Piccinelli e Marzotto Caotorta: « Norme integrative dell'articolo 15 della legge 14 luglio 1965, n. 963, sulla disciplina della pesca marittima ».

Ci troviamo nella necessità di portare rapidamente a termine la discussione su queste proposte di legge; d'altra parte, il 10 dicembre scorso, a seguito dell'avvenuta assegnazione in sede legislativa di tali provvedimenti, è scattato nuovamente il termine di otto giorni per la resa del parere da parte delle Commissioni III, IV, IX, XII e XIV. Tale termine scade domani a mezzanotte e pertanto fino ad allora non potremo procedere all'approvazione dei provvedimenti: potremmo farlo eventualmente solo venerdì mattina, ma so che sarebbe difficile poter tenere seduta. Vorrei conoscere il parere dell'onorevole ministro in proposito.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. È stata ventilata una soluzione che limiterebbe l'autorizzazione ad un anno, in modo da consentire intanto ad altre proposte, che sono in fase di avanzata elaborazione, di poter essere approvate nel corso del prossimo anno. Il fatto è che si parte dalla presunzione che nella legislazione vigente esista l'istituto dell'autorizzazione, ma non è così. Se vi fosse l'istituto dell'autorizzazione il problema non sarebbe così urgente, ma esso non esiste.

Se io avessi un testo approvato dalla Camera e sapessi che il Senato non avrebbe difficoltà ad approvarlo, anche dopo le feste natalizie, potrei prendere su di me una parte di responsabilità. Ma, dal momento che non ho neppure questo testo,

debbo dire che l'autorizzazione non la posso dare

PANI. Ci troveremmo però di fronte ad un testo completamente nuovo rispetto a quello sottoposto al parere delle varie Commissioni. In sostanza, si tratta di prorogare la normativa vigente per un anno, come mi sembra di aver capito; pertanto io chiedo: è possibile ottenere i pareri necessari al più presto, in modo da poter discutere prima delle vacanze natalizie questo provvedimento?

PRESIDENTE Sarà possibile solo se entro domani mattina si riuniranno tutte le Commissioni interessate.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Come ho già avuto modo di dire, non si può prorogare una disposizione che non esiste. L'unica soluzione al problema consiste nel limitare l'autorizzazione ad un anno, eliminando contemporaneamente tutte le norme incompatibili con l'esistenza del termine, per cui forse non sarebbe più necessario attendere il parere delle varie Commissioni.

BAGHINO. Dopo quanto ha dichiarato il ministro, penso che i provvedimenti potrebbero essere discussi addirittura giovedì pomeriggio

CERAVOLO Siamo in presenza di un testo approvato dal Senato, che è di mera proroga; ora, se la Camera è orientata a concedere anch'essa una proroga in attesa della nuova legge di carattere generale, mi chiedo perché non si possa ricorrere ad un decreto amministrativo in attesa, appunto, di quella legge

MERLI, *Relatore*. Non è possibile, perché il decreto presuppone una normativa che è stata dichiarata inesistente dai pretori.

CERAVOLO. E allora, perché non ricorrere ad un decreto-legge che abbia esecutività per un mese?

PICCINELLI Non è questa una materia su cui intervenire con un decreto-legge

BALLARIN. A questo punto mi sembra più importante parlare della sostanza che della procedura. Qui si tratta di stabilire che una legge dello Stato non sarà applicata ancora per un anno o per altri cinque (secondo il testo pervenutoci dal Senato). Siamo in presenza di una legge ap-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1975

provata nel 1968 che, senza giustificazione alcuna, non è stata ancora applicata, anzi è stata applicata solo a danno dei più deboli e cioè dei pescatori.

È evidente che una proroga, qualunque essa sia, inciderà notevolmente sulla vita e sul lavoro dei pescatori. Io capisco che vi sono problemi riguardanti maestranze che rischiano di essere licenziate, ma, nello stesso tempo, ho ben presente la situazione del nord Adriatico, dove la Montedison scarica a 4-5 chilometri dalla costa due piroscafi di residuati di fabbrica, con l'autorizzazione delle capitanerie di porto di Venezia e di Chioggia. Dobbiamo forse consentire che i pescatori dell'Adriatico non possano più pescare in quelle zone? Come è possibile chiedere un decreto al ministro? Sarebbe molto più giusto e meno ipocrita nei confronti di una delle categorie più disagiate d'Italia dire, con chiarezza, che la legge n. 962, del 14 luglio del 1965 è abrogata o sospesa, e che, comunque, il Parlamento intende modificarla. Il punto nodale della questione è che non vale la pena di punire severamente chi commette delle piccole infrazioni quando milioni e milioni di pesci muoiono per l'inquinamento industriale. Con ogni probabilità il mio intervento è un po' « contro corrente »; ritengo però che sia nostro dovere tutelare anche le categorie più bisognose.

FAENZI. A nostro parere non è possibile accettare la proposta di legge Santalco in quanto, da un lato, essa, stabilisce che le industrie debbono chiedere l'autorizzazione allo scarico, presentando il progetto di impianto di depurazione, mentre, dall'altro, sospende, di fatto l'applicazione delle norme della legge sulla pesca. In sostanza, non è più possibile controllare la quantità dei rifiuti che vengono immessi nel mare e la loro pericolosità, dato che la proposta di legge non distingue le immissioni sotto costa da quelle in mare aperto, le sostanze tossiche da quelle inerti. Sospendendo l'efficacia della legge sulla pesca per cinque anni non faremmo altro che produrre un vuoto legislativo; oltre che giudiziario; il cittadino colpito dalle eventuali trasgressioni non avrebbe più la possibilità di far valere i suoi diritti nei confronti dei responsabili dell'inquinamento.

Noi comunisti siamo favorevoli alla proroga di un anno, a patto, però che rimanga in vigore tutta la legislazione sulla pe-

sca, in modo che chi si rende responsabile di danni alle persone o alla società possa essere chiamato a risponderne. La concessione delle autorizzazioni è regolata da un decreto del Presidente della Repubblica che, però, non corrisponde alla situazione attuale. L'8 dicembre la CEE ha adottato un provvedimento mirante alla salvaguardia dell'ambiente idrico della Comunità, dettando norme per tutti i paesi membri. Tenendo conto che il Parlamento sta legiferando per realizzare una normativa unitaria a questo scopo, credo si possa ragionevolmente concedere una proroga di un anno, stabilendo che le autorizzazioni vengano rinnovate secondo l'articolo 147 del decreto presidenziale n. 1639 del 1968, che stabilisce che la concessione di tali autorizzazioni è subordinata al parere favorevole degli istituti tecnici e scientifici preposti alla salvaguardia dell'ambiente idrico. In sintesi, il ministero e la capitaneria di porto, dopo avere verificato che gli scarichi per i quali si chiede l'autorizzazione non sono particolarmente dannosi all'equilibrio dell'ambiente marino, possono concedere la proroga di un anno, mentre devono negarla nel caso di sostanze particolarmente tossiche, che sconvolgerebbero tale equilibrio.

Voglio ricordare che, proprio pochi mesi fa, alcuni studiosi hanno rilevato nel pesce pescato a Bellaria la presenza di 14 parti di piombo per milione e che sono centinaia di migliaia le tonnellate di pesce avvelenato dall'inquinamento.

PICCINELLI. Non vi è alcuno che non si renda conto dei danni causati dall'inquinamento. Adesso, però, ci riferiamo alla legge 14 luglio 1965, n. 963, sulla disciplina della pesca che, all'articolo 15, stabilisce che è fatto divieto di immettere direttamente o diffondere nelle acque sostanze inquinanti, precisando poi che tali sono quelle che costituiscono un diretto nocimento per la fauna ittica o che determinano alterazioni chimiche o fisiche dell'ambiente, tali da influenzare sfavorevolmente la vita degli organismi acquatici.

Si tratta di una norma molto chiara, ma di difficile applicazione, sia perché è molto complicato stabilire che cosa s'intende per inquinamento, sia per il fatto che una drastica ed immediata applicazione della norma in oggetto comporterebbe un gravissimo danno alla nostra economia. Dovrebbero, infatti, essere chiusi tutti gli

scarichi delle reti fognanti di gran parte dei centri abitati del nostro paese e la maggior parte delle industrie e dei laboratori artigiani, praticamente, non potrebbe più lavorare, non potendo più scaricare gli affluenti delle lavorazioni in mare o nei fiumi. È per questo motivo che il ministro ha concesso le autorizzazioni agli scarichi in attesa della realizzazione degli impianti di depurazione; ed è per gli stessi motivi che bisogna approvare una legge che, durante il periodo necessario per la elaborazione di una normativa di carattere generale, consenta al ministro di continuare a concedere tali autorizzazioni, lasciando immutata la situazione di fatto attuale.

FAENZI. Se è vero che l'articolo 15 della legge n. 963 detta precise norme in materia, è altrettanto vero che il decreto del Presidente della Repubblica n. 1639 del 2 ottobre 1968, che disciplina l'applicazione del suddetto articolo 15, stabilisce che la autorizzazione allo scarico deve essere concessa previa verifica della natura e della tossicità degli scarichi medesimi. Di fatto, una disciplina esiste, ed oggi noi ci troviamo di fronte alla dichiarazione del ministro che dice di incontrare alcune difficoltà nell'applicazione di tale normativa; penso che nostro compito sia quello di aiutarlo. Il problema è di difficile soluzione ed ha implicazioni ben più gravi di quelle che si vogliono ammettere.

MERLI, *Relatore*. Sono d'accordo con i colleghi Faenzi e Piccinelli.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito di rinviare la discussione di queste proposte di legge, in attesa dei prescritti pareri, alle ore 11,30 di domani mattina.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione del disegno di legge: Modificazioni ed integrazioni alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, recante norme sulla navigazione da diporto (3984); e della proposta di legge Belluscio ed altri: Modifica alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, concernente le norme sulla navigazione da diporto, per il rilascio di patenti per fuoribordo (514).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata del disegno di legge: « Modificazioni ed inte-

grazioni alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, recante norme sulla navigazione da diporto » e della proposta di legge Belluscio ed altri: « Modifica alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, concernente le norme sulla navigazione da diporto, per il rilascio di patenti per fuoribordo ».

Ricordo agli onorevoli colleghi che nella precedente seduta, era stata dichiarata chiusa la discussione sulle linee generali e avevano replicato il relatore e il Governo.

Passiamo agli articoli del disegno di legge n. 3984. Do lettura del primo articolo.

ART. 1.

L'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito come segue:

« Per potenza del motore, ai fini della presente legge, si intende la potenza massima di esercizio come definita con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro dei trasporti.

Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti, sono emanate le norme relative all'omologazione, al collaudo ed all'accertamento della potenza dei motori. La fabbrica costruttrice rilascia, per ciascun esemplare di motore di una serie il cui prototipo sia stato omologato, una dichiarazione attestante che detto esemplare è conforme in tutte le sue parti al tipo omologato.

Di tale dichiarazione, che deve essere redatta su modello stabilito con il decreto di cui al comma precedente, la fabbrica che la rilascia assume piena responsabilità civile e penale.

L'autorità che ha proceduto all'omologazione ha facoltà di sottoporre ad accertamenti di controllo i motori omologati.

Gli accertamenti possono essere effettuati sia presso le fabbriche costruttrici, sia presso le sedi di vendita situate nel territorio nazionale.

Gli accertamenti sono compiuti da funzionari muniti di apposita delega ministeriale; i funzionari hanno libero accesso nei locali di costruzione o di vendita e provvedono al prelievo di campioni disponendo per l'effettuazione delle prove.

Le prove di accertamento sono effettuate in contraddittorio con il costruttore o con il venditore, oppure, con persona mu-

nita dei poteri di rappresentanza dell'uno o dell'altro, i relativi oneri sono a carico del titolare dell'impianto di costruzione e del punto di vendita, presso il quale ha luogo l'accertamento.

L'efficacia della omologazione può essere sospesa dalla autorità che l'ha rilasciata in caso di accertata difformità, anche parziale, di uno o più esemplari della serie rispetto al tipo omologato.

L'omologazione può essere revocata quando sia stato adottato più di un provvedimento di sospensione ».

Gli onorevoli Baghino, Marino e Galasso hanno presentato i seguenti emendamenti:

Sopprimere il terzo comma dell'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50;

sostituire, al quinto comma dell'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, le parole « superiore a 2 » con le parole « superiore a 1 »;

sopprimere il sesto comma dell'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50.

BAGHINO. Li diamo per svolti, onorevole presidente.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Durand de la Penne e Catella hanno presentato il seguente emendamento:

Prima del primo capoverso dell'articolo 1, aggiungere il seguente:

« Il quarto ed il quinto capoverso dell'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, sono sostituiti con i seguenti:

Ai fini della presente legge le costruzioni destinate alla navigazione da diporto sono denominate:

Unità da diporto: ogni costruzione destinata alla navigazione da diporto.

Nave da diporto: ogni costruzione a vela, anche se con motore ausiliario o a motore, destinata alla navigazione da diporto e di stazza lorda superiore a 50 tonnellate.

Imbarcazione da diporto: ogni costruzione a vela, anche se con motore ausiliario, a motore, destinata alla navigazione da diporto di stazza lorda fino a 50 tonnellate e che non sia compresa nella categoria natanti.

Natante da diporto: ogni piccola unità da diporto esente dall'obbligo di iscrizione

nei registri tenuti dalle autorità competenti, come specificato nell'articolo 6 della presente legge.

È unità da diporto a vela, con motore ausiliario quella in cui il rapporto tra superficie in metri quadri delle vele di normale navigazione (escluse le vele di *strallo* e lo *spinnaker*) e la potenza del motore in cavalli è superiore a 2.

DURAND DE LA PENNE. Anche noi lo diamo per svolto.

PRESIDENTE. Sta bene. Gli onorevoli Ballarin, Ceravolo e Pani hanno presentato il seguente emendamento:

Prima del primo capoverso aggiungere il seguente:

« Il quarto comma dell'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito con il seguente:

Ai fini della presente legge le costruzioni destinate alla navigazione da diporto sono denominate:

a) « imbarcazioni da diporto » quelle di stazza lorda fino a 15 tonnellate se a vela e di stazza lorda fino a 25 tonnellate se provviste di motore entro o fuori bordo;

b) « navi da diporto » quelle di stazza lorda superiore ai limiti di cui al precedente paragrafo a) ».

BALLARIN. Rinunciamo allo svolgimento.

PRESIDENTE. Il relatore, onorevole Merli, ha presentato i seguenti emendamenti:

Sostituire il quinto comma con il seguente:

Gli accertamenti sono effettuati presso le fabbriche costruttrici;

al sesto comma, sopprimere le parole da « o di vendita » fino alla fine;

al settimo comma, sopprimere le parole da « o con il » fino a « o dell'altro »;

al settimo comma, sopprimere le parole « e del punto di vendita ».

MERLI, *Relatore*. Sono contrario agli emendamenti Baghino e altri, mentre sono favorevole all'emendamento Durand de la Penne e Catella. Riguardo all'emendamento Ballarin e altri penso che, se sarà appro-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1975

vato l'emendamento Durand de la Penne e Catella, potrà considerarsi assorbito. Raccomando l'approvazione dei miei emendamenti, che rinuncio a svolgere.

BAGHINO. Vorrei conoscere i motivi per cui il relatore si è dichiarato contrario agli emendamenti da me presentati.

MERLI, *Relatore*. Perché è più giusto fare riferimento al codice della navigazione.

BALLARIN. Io credevo che nel corso della riunione informale che si è tenuta nei giorni scorsi, gli emendamenti presentati dal gruppo comunista fossero stati, sia pure parzialmente, superati. Poiché ora si parla ancora di 50 tonnellate, credo di capire che ancora non si è d'accordo sul tonnellaggio.

BAGHINO. È tutto un altro discorso.

BALLARIN. Il nostro emendamento, invece, parla di 25 tonnellate. Ora, poiché ognuno deve assumere le proprie responsabilità, vorrei leggere alcuni articoli del codice della navigazione che dettano norme ben precise che non possiamo ignorare e che riguardano le attività di pesca e di traffico.

L'articolo 136 del codice della navigazione recita: « Per navi si intendono quelle costruzioni destinate al trasporto in acqua anche a scopo di imbarco, di pesca, di diporto o ad altri scopi. Le navi si distinguono in maggiori o minori. Sono maggiori le navi alturiere, minori quelle costiere ». A me sembra che la legge n. 50 trascuri completamente questo articolo.

L'articolo 146, invece, dispone che le navi maggiori sono iscritte nei registri tenuti dagli uffici di compartimento marittimo e dagli altri uffici designati dal ministro della marina mercantile, eccetera. È evidente che ci troviamo ad esaminare nuovamente una legge speciale. Dobbiamo però fare attenzione che nelle modifiche che apportiamo al codice della navigazione non vi siano errori grosolani. Nel merito, che cosa vuol dire ridurre il tonnellaggio per classificare le navi in maggiori o da diporto? Significa garantire chi guida questi mezzi di trasporto contro tutta una serie di rischi. È evidente che se navi o barche di elevate dimensioni sono condotte male, si corre il rischio di recare danno a terzi.

Ci troviamo in un periodo molto difficile per i lavoratori del mare, che si sono trovati disoccupati negli ultimi tempi anche in seguito all'approvazione della legge sulla ristrutturazione della flotta di Stato. Io credo che sia possibile impiegare questi disoccupati proprio grazie alla norma che distingue tra navi da diporto ed imbarcazioni da diporto da 25 tonnellate.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Sono d'accordo con il relatore per quanto riguarda il parere sui primi cinque emendamenti. Non so quali misure il ministero potrà prendere nel caso che un motore venga « truccato ». Francamente devo dire che non riesco a capire la *ratio* degli emendamenti del relatore relativi alla soppressione del riferimento ai punti di vendita.

MARZOTTO CAOTORTA. Concordo su questa perplessità dell'onorevole ministro: si tratta di produzione di piccole serie, per cui molto facilmente il rivenditore potrebbe modificare i motori. Credo sia molto più giusto lasciare al ministero la facoltà di eseguire controlli a seguito di segnalazione, in modo che i trasgressori siano puniti.

BAGHINO. Con la presentazione di questi emendamenti i proponenti hanno sollevato il problema dell'individuazione degli strumenti di controllo da parte del ministero. Secondo me, però, esiste anche un altro problema, che non è stato affrontato, e cioè quello della responsabilità o meno del venditore. Bisogna, infatti, precisare se quest'ultima è sempre del costruttore o del venditore che, in questo caso, dovrebbe avere la possibilità di controllare se il motore che acquista o che tiene in deposito è in regola con l'omologazione. È mia opinione che il maggior carico di responsabilità ricada sul costruttore il quale, sapendo di essere soggetto a controlli periodici, porrebbe maggiore attenzione a non infrangere la legge; per contro, bisognerebbe sollevare il venditore da ogni responsabilità.

Insisto comunque sui miei emendamenti.

PRESIDENTE. Il relatore insiste sui suoi emendamenti, non accettati dal Governo ?

MERLI, *Relatore*. Insisto, onorevole presidente.

BAGHINO. Anche noi insistiamo sui nostri emendamenti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione lo emendamento Baghino ed altri di cui ho dato lettura, soppressivo del terzo comma dell'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, non accettato dal relatore, né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento Baghino ed altri al quinto comma della stessa legge, non accettato dal relatore, né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'ultimo emendamento Baghino ed altri, soppressivo del sesto comma della stessa legge, non accettato dal relatore, né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo di cui ho dato lettura, Durand de la Penne e Catella, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

L'emendamento Ballarín, Ceravolo e Pani è pertanto assorbito dall'emendamento testé approvato.

Pongo in votazione l'emendamento del relatore di cui ho dato lettura, sostitutivo del quinto comma, non accettato dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento del relatore parzialmente soppressivo del sesto comma, non accettato dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione il primo emendamento del relatore parzialmente soppressivo del settimo comma, non accettato dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione il secondo emendamento del relatore, parzialmente soppressivo del settimo comma, non accettato dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 1 nel suo complesso con le modifiche testé approvate.

(È approvato).

Gli onorevoli Baghino, Marino e Galasso hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 1-bis.

All'articolo 3 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, aggiungere il seguente comma:

« Sono altresì considerati abilitati alla costruzione di imbarcazioni da diporto di stazza lorda superiore alle 5 tonnellate, i "maestri d'ascia", già abilitati a costruire natanti da pesca e da traffico fino a 50 tonnellate, nonché gli appartenenti, secondo lo statuto 1974, alla Associazione dei progettisti della nautica da diporto (ASPRO-NADI) ».

L'onorevole Merli, relatore, ha presentato il seguente emendamento all'articolo aggiuntivo Baghino ed altri:

Aggiungere il seguente periodo:

« I soci ordinari delle associazioni progettisti della nautica da diporto, riconosciute con modalità da stabilirsi con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, sono abilitati, previo esame da effettuarsi presso il Registro navale italiano - in base al programma stabilito con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile - a firmare i progetti per la costruzione di imbarcazioni da diporto e ad essere iscritti nei registri di cui all'articolo 275 e seguenti del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, e successive modificazioni, ove abbiano i requisiti richiesti dai n. 2) e 3) del primo comma dell'articolo 278 del regolamento medesimo »

PICCINELLI. Chi sono i soci ordinari delle associazioni progettisti della nautica da diporto?

MERLI, *Relatore*. Molti bravi progettisti non sono in possesso di un titolo di studio specifico. L'emendamento tende appunto a stabilire i modi in cui la loro attività viene riconosciuta ed autorizzata.

PRESIDENTE. Ritengo che l'ultima parte dell'articolo aggiuntivo Baghino ed altri,

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1975

dalle parole « nonché gli appartenenti » fino alla fine, sia compresa nell'emendamento del relatore. Invito pertanto l'onorevole Baghino a considerare l'opportunità di ritirarla.

BAGHINO. Accetto l'invito del presidente e ritiro questa parte del mio articolo aggiuntivo, integrato dall'emendamento del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la parte residua dell'articolo aggiuntivo Baghino ed altri modificato dall'emendamento del relatore.

(È approvato).

BALLARIN. All'articolo 6 abbiamo presentato alcuni emendamenti, che sono però collegati all'articolo 11: dovremmo perciò discutere prima quest'ultimo, per decidere poi sugli emendamenti all'articolo 6.

PRESIDENTE. Vorrà dire che quando giungeremo a discutere l'articolo 6, tratteremo insieme anche l'articolo 11.

BALLARIN. L'onorevole ministro ci deve inoltre una risposta in riferimento ad aspetti qualificanti di questo disegno di legge: alludo particolarmente alla dibattuta questione dell'IVA, che si presenterà a proposito dell'articolo 11. A quest'ultimo noi comunisti abbiamo presentato un emendamento soppressivo e, in via subordinata, un emendamento aggiuntivo. Oggi abbiamo appreso che si è avuto su quest'argomento un suggerimento da parte di un altro ministro, e pertanto noi comunisti presenteremo un terzo, nuovo emendamento che terrà conto della posizione del Governo.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 2.

Il secondo comma dell'articolo 4 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito come segue:

« Per la progettazione delle imbarcazioni di cui al comma precedente non si applica la norma prevista dall'articolo 3, primo comma.

L'obbligo previsto dall'articolo 3, secondo comma, compete al presidente *pro tempore* dell'ente o associazione nautica ».

Gli onorevoli Baghino, Marino, Galasso hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituirlo con il seguente:

« Il secondo comma dell'articolo 4 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è soppresso ».

BAGHINO. Rinuncio allo svolgimento dell'emendamento, chiedendo però la motivazione dell'accettazione o meno di esso.

MERLI, *Relatore*. Prego l'onorevole Baghino di ritirare l'emendamento, in quanto esso verrà assorbito da altro emendamento presentato successivamente dal relatore.

BAGHINO. Ritiro l'emendamento presentato dal nostro gruppo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 2, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 3.

Il primo comma dell'articolo 5 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito come segue:

« Le imbarcazioni da diporto sono iscritte in registri conformi al modello approvato con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro dei trasporti.

Tali registri sono tenuti dalle capitaneerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, dalle delegazioni di spiaggia e dagli uffici della motorizzazione civile ».

Gli onorevoli Baghino, Marino, Galasso hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire le parole: Le imbarcazioni da diporto *con le parole:* Le imbarcazioni e le navi da diporto.

MERLI, *Relatore*. Sono contrario a quest'emendamento, in quanto le navi da diporto sono sempre iscritte unicamente nei registri del Ministero della marina mercan-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1975

tile, mentre le imbarcazioni da diporto sono iscritte negli albi concordati di concerto tra i ministri della marina mercantile e dei trasporti. La formulazione proposta dall'emendamento è quindi pleonastica.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Concordo con il parere del relatore.

BAGHINO. Insisto per la votazione dell'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Baghino, Marino e Galasso, di cui ho dato lettura non accolto dal relatore, né dal Governo.

(*E respinto*).

Pongo in votazione l'articolo 3.

(*E approvato*).

Do lettura dell'articolo successivo.

ART. 4.

L'articolo 8 della legge 11 febbraio 1971, n. 506, è sostituito dal seguente:

« Ferma restando l'osservanza delle norme sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare le imbarcazioni e le navi da diporto sono abilitate alla navigazione, mediante rilascio di apposita licenza, nei seguenti limiti:

a) nelle acque interne ed in quelle marittime fino a 3 miglia dalla costa;

b) nelle acque marittime, oltre le 3 miglia dalla costa.

La licenza che abilita alla navigazione le imbarcazioni da diporto entro i limiti di cui alla lettera a) del comma precedente è rilasciata dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, nonché dagli uffici della motorizzazione civile. Le imbarcazioni munite di licenza rilasciata dagli uffici marittimi possono navigare, senza che occorra altro documento, nelle acque interne e le imbarcazioni munite di licenza rilasciata dagli uffici della motorizzazione civile possono navigare, senza che occorra altro documento, nelle acque marittime.

La licenza che abilita le imbarcazioni da diporto alla navigazione di cui alla lettera b) del primo comma del precedente articolo e quella che abilita alla navigazione le navi da diporto, sono rilasciate dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, nonché dagli uffici

marittimi minori a ciò delegati. In relazione alle caratteristiche ed alle dotazioni di sicurezza le autorità marittime indicano nella licenza la specie di navigazione — prevista dal Regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare — cui possono essere abilitate le imbarcazioni e le navi da diporto ».

Gli onorevoli Durand de La Penne e Catella hanno presentato il seguente emendamento.

Sopprimere l'ultimo periodo dell'ultimo comma.

Gli onorevoli Baghino, Marino e Galasso hanno presentato i seguenti emendamenti:

Sostituire l'articolo 4 con il seguente:

« L'articolo 8 della legge 11 febbraio 1971, n. 506, è sostituito dal seguente:

« Ferma restando l'osservanza delle norme sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, le imbarcazioni e le navi da diporto sono abilitate alla navigazione mediante rilascio di apposita licenza. Detta licenza è rilasciata dalle Capitanerie di porto, dagli Uffici circondariali marittimi nonché dagli Uffici della motorizzazione civile » ».

Alle lettere a) e b) sostituire le parole: 3 miglia con le parole: 6 miglia.

All'ottava riga dell'ultimo capoverso, dopo la parola delegati aggiungere il periodo: nonché dagli uffici della motorizzazione civile per quanto attiene alla fascia della navigazione costiera prevista dal regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 novembre 1972, n. 1154 ».

Gli onorevoli Ballarin, Ceravolo e Pani hanno presentato i seguenti emendamenti:

Al primo comma, sostituire le parole: fino a 3 miglia dalla costa con le parole: fino a 12 miglia dalla costa e le parole: oltre le tre miglia dalla costa con le parole: oltre le 12 miglia dalla costa;

All'ultimo comma, sostituire la parola: precedente con la parola: presente.

BALLARIN. Il nostro secondo emendamento intende solo correggere un errore

che penso sia tipografico. Quanto al primo emendamento, relativo alle distanze dalla costa, ricordo che già quando abbiamo discusso il progetto di legge poi divenuto legge con il numero 50, nel 1971, noi abbiamo cercato di far coincidere la distanza dalla costa, entro la quale veniva concessa la licenza di navigazione, con il limite delle acque territoriali. Nel periodo 1969-1970, il limite delle acque territoriali italiane era a sei miglia, circa un anno fa, tale limite è stato portato a 12 miglia, per cui, con il nostro emendamento, intendevamo portare a questa distanza dalla costa il limite entro cui si rilasciano le licenze alle navi e alle imbarcazioni da diporto. Ritiriamo però ora l'emendamento, aderendo a quello presentato dagli onorevoli Baghino, Marino e Galasso, che fissa tale limite in 6 miglia.

DURAND DE LA PENNE. Vorrei far presente a questa Commissione che i tipi di navigazione previsti dal regolamento sono sette. Questo articolo stabilisce le caratteristiche di sicurezza per le navi che stanno al di fuori delle sei miglia previste. Di comunque per svolto il nostro emendamento.

BAGHINO. Anche io do per svolti i nostri emendamenti.

BALLARIN. Il gruppo comunista ritiene che si stia peggiorando una legge già brutta di per sé. A distanza di cinque anni la legge n. 50 non ha ancora avuto una regolamentazione e ciò è dovuto al fatto che era inapplicabile a causa di una serie di contraddizioni, la prima delle quali consiste nel fatto che c'è una convenzione internazionale alla quale dobbiamo attenerci.

Non capisco perché dobbiamo fare una norma « specialissima » per un problema che è già speciale. Noi comunisti riteniamo che sia giusta l'impostazione che, in ordine a questo problema, ha dato il Governo nel suo disegno di legge.

MERLI, Relatore. Vorrei innanzitutto far notare all'onorevole Ballarin che alla redazione di questa legge, che egli definisce « brutta », ha collaborato anche il gruppo comunista, per cui non si può imputare a noi ogni errore compiuto.

Per quanto riguarda poi il problema sollevato poc'anzi, devo dire che non si

può andare avanti e la legge n. 50 non funziona perché noi abbiamo avuto il torto di affidare la risoluzione delle varie questioni all'intesa fra due ministeri, intesa che poi, in effetti, non c'è stata. Voglio sottolineare che nessuno intende non rispettare la convenzione internazionale sulla salvaguardia della vita in mare: è necessario soltanto che essa sia attuata con un po' di buonsenso; ad esempio, non si possono introdurre misure vessatorie nel momento in cui si vuole liberalizzare.

Ha giustamente rilevato il collega Durand de la Penne che, introducendo la clausola relativa alle sei miglia, abbiamo completamente disatteso la distinzione presente nel codice della navigazione: questo, però, ripeto, non vuol dire che non si voglia tenere nel debito conto la convenzione. Comunque, il relatore è favorevole all'emendamento Durand de la Penne e Cattella, al secondo emendamento Baghino ed altri e all'ultimo emendamento Ballarin e altri, mentre è contrario agli altri.

GIOIA, Ministro della marina mercantile. Concordo con il relatore.

MARZOTTO CAOTORTA. A me sembra che, al di là del problema delle sei miglia, le forme di navigazione cui fa riferimento quest'ultimo comma esistano ancora.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Durand de la Penne soppressivo all'ultimo comma, di cui ho già dato lettura, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

MERLI, Relatore. Sono contrario all'emendamento interamente sostitutivo degli onorevoli Baghino, Marino e Galasso.

GIOIA, Ministro della marina mercantile. Anche il Governo è contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento interamente sostitutivo Baghino ed altri, di cui ho già dato lettura, non accettato dal relatore, né dal Governo.

(È respinto).

BALLARIN. Ritiro l'emendamento sostitutivo presentato al primo comma e mi associo all'emendamento degli onorevoli Baghino, Marino e Galasso.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 17 DICEMBRE 1975

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento sostitutivo presentato al primo comma dai deputati Baghino, Marino e Galasso, di cui ho dato lettura, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Balarni e altri all'ultimo comma, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo Baghino e altri di cui ho dato lettura, non accettato dal relatore né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 4 nel suo complesso con le modifiche testé approvate.

(È approvato).

Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che il seguito della discussione è rinviato a domani mattina alle 10.

(Così rimane stabilito).

La seduta termina alle 13,35.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO