

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

92.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 18 DICEMBRE 1975

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE LOMBARDI GIOVANNI ENRICO

INDICE

	PAG.		PAG.
Sostituzione:		PICCINELLI e MARZOTTO CAOTORTA: Norme integrative dell'articolo 15 della legge 14 luglio 1965, n. 963, sulla disciplina della pesca marittima (2365)	1386
PRESIDENTE	1366	PRESIDENTE	1386, 1387, 1388
Disegno e proposta di legge (Seguito della discussione e approvazione)		BAGHINO	1387
Modificazioni ed integrazioni alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, recante norme sulla navigazione da diporto (3984);		BALLARIN	1387
BELLUSCIO ed altri: Modifica alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, concernente le norme sulla navigazione da diporto, per il rilascio di patenti fuoribordo (514)	1366	CERAVOLO	1388
PRESIDENTE	1366, 1367, 1368, 1370, 1371	FAENZI	1387
1372, 1373, 1374, 1375, 1376, 1377, 1378		GIOIA, <i>Ministro della marina mercantile</i>	1387, 1388
1379, 1380, 1381, 1382, 1383, 1385, 1386		MAROCCO	1387
BAGHINO	1366, 1367, 1370, 1371	MERLI, <i>Relatore</i>	1386, 1387, 1388
1372, 1373, 1377, 1378, 1379, 1382, 1385		Sull'ordine dei lavori:	
BALLARIN	1368, 1370, 1371, 1374, 1376	PRESIDENTE	1388
1377, 1379, 1380, 1381, 1382, 1383, 1384, 1385		CERAVOLO	1388
CERAVOLO	1369	GIOIA, <i>Ministro della Marina mercantile</i>	1388
DURAND DE LA PENNE	1367, 1371, 1372	MERLI, <i>Relatore</i>	1388
1373, 1374, 1375, 1376, 1377, 1378		Disegno di legge (Discussione e approvazione):	
1379, 1380, 1381, 1382, 1383, 1384		Modifiche ed integrazioni alle leggi riguardanti il credito navale, le provvidenze a favore delle costruzioni navali e la sostituzione del naviglio vetusto (<i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (4187)	1388
GIOIA, <i>Ministro della Marina mercantile</i>	1367, 1368, 1370, 1372, 1373	PRESIDENTE	1388, 1389, 1392, 1396, 1399
1375, 1376, 1377, 1378, 1379		BAGHINO	1392
1380, 1381, 1382, 1383, 1386		FOSCARINI	1389, 1392, 1393, 1394, 1395, 1399
MERLI, <i>Relatore</i>	1366	GIOIA, <i>Ministro della marina mercantile</i>	1391, 1393, 1394, 1395, 1399
1367, 1368, 1370, 1371, 1372		MAROCCO	1392
1373, 1375, 1376, 1377, 1380		MERLI, <i>Relatore</i>	1388, 1392, 1393
1381, 1382, 1383, 1385, 1386		Votazione segreta:	
ZOPPI, <i>Relatore</i>	1377, 1378, 1379	PRESIDENTE	1399
Proposte di legge (Discussione e rinvio):			
Senatori SANTALCO ed altri: Disciplina degli scarichi nelle acque marittime (<i>Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (4130);			

La seduta comincia alle 10.

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

(È approvato).

Sostituzione.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 19, quarto comma, del regolamento, il deputato Durand de la Penne sostituisce per l'odierna seduta il deputato Alessandrini.

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 fuoribordo (514).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modificazioni ed integrazioni alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, recante norme sulla navigazione da diporto »; e della proposta di legge d'iniziativa dei deputati Belluscio ed altri: « Modifica alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, concernente le norme sulla navigazione da diporto, per il rilascio di patenti fuoribordo ».

Come la Commissione ricorda, nella precedente seduta sono stati approvati i primi quattro articoli del disegno di legge.

Do ora lettura dell'articolo successivo:

ART. 5.

I primi due commi dell'articolo 9 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, sono sostituiti dai seguenti:

« La licenza che abilita alla navigazione entro i limiti indicati alla lettera a) dell'articolo 8 è conforme al modello approvato dal Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti.

La licenza che abilita alla navigazione di cui alla lettera b) dell'articolo 8 è conforme al modello approvato dal Ministro della marina mercantile ».

Il terzo comma dell'articolo 9 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dal seguente:

« La licenza di cui al primo comma dell'articolo 8 è sottoposta ogni due anni al visto di convalida. Essa è rinnovata in caso di modifica della stazza, del numero e dell'ufficio d'iscrizione, ovvero del tipo e delle caratteristiche principali dello scafo e dell'apparato motore dell'imbarcazione o nave da diporto ».

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

Sostituire l'articolo 5 con il seguente:

I primi due commi dell'articolo 9 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, sono sostituiti dalle parole:

« La licenza che abilita alla navigazione prevista dall'articolo 8 è conforme al modello approvato dal Ministro della marina mercantile ».

Nel terzo comma è soppresso il primo periodo e la parola: « Essa », del secondo periodo, è sostituita dalle parole: « La licenza ».

Al quarto comma, è soppresso il periodo fino alle parole: « sulla licenza » escluse.

BAGHINO. Rinunziamo allo svolgimento.

MERLI, *Relatore*. Sono contrario a questo emendamento perché, salvo che per la parte parzialmente sostitutiva del terzo comma, che rappresenta una modificazione meramente formale, per il resto verrebbero ad alterare il senso della norma.

BAGHINO. Siete contrari perché non potete o non volete dare al Ministero della marina mercantile l'unica competenza in materia?

MERLI, *Relatore*. Il fatto è che, per esempio, fino a 6 miglia dalla costa — per un acquirente di una barca sul lago di Como — vige l'accordo tra il Ministero della marina mercantile e quello dei trasporti. Si può criticare questa disciplina, ma ormai c'è e occorre tenerne conto, altrimenti bisognerebbe cambiare tutto. Oltre le 6 miglia è invece competente soltanto il Ministero della marina mercantile. Possiamo pertanto accogliere soltanto la modifica formale al terzo comma.

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

BAGHINO. Ritiro il mio emendamento, salvo che per la parte parzialmente sostitutiva del terzo comma dell'articolo 9 della legge n. 50.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la restante parte dell'emendamento Baghino ed altri parzialmente sostitutiva del terzo comma, accettata dal relatore e dal Governo.

(È approvata).

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

Dopo il secondo comma aggiungere il seguente:

L'ultimo comma dell'articolo 9 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dal seguente:

« Sia la licenza che gli altri documenti prescritti dalla presente legge debbono, di massima, essere tenuti a bordo in originale. Tuttavia, nelle navigazioni tra porti nazionali, può essere tenuta a bordo copia fotografica dei documenti stessi autenticata da un ufficio marittimo o della navigazione interna, secondo le disposizioni impartite dal Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro dei trasporti, fermo restando l'obbligo di presentare l'originale alla competente autorità marittima o della navigazione interna che ne faccia richiesta ».

DURAND DE LA PENNE. Lo diamo per svolto, onorevole presidente.

MERLI, *Relatore*. Esprimo parere favorevole su questo emendamento.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Anche il Governo è favorevole.

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

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 5 con le modifiche testé approvate.

(È approvato).

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

ART. 5-bis.

L'articolo 10 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è soppresso.

BAGHINO. Lo ritiriamo, onorevole Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene. Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 6.

L'articolo 13 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dal seguente:

« I natanti comunemente denominati jole, pattini, sandolini, mosconi e simili, non provvisti di motore, sono esclusi dall'obbligo della iscrizione di cui all'articolo 5 e della relativa licenza.

Sono parimenti esclusi dall'obbligo richiamato dal comma precedente i natanti con vela di superficie complessivamente non superiore, in opera, a 4 metri quadrati.

Sono ugualmente esclusi dall'obbligo richiamato al primo comma del presente articolo le lance, le lancette, i canotti pneumatici, nonché i natanti di lunghezza non superiore a 6 metri, o muniti di apposito certificato attestante una stazza lorda non superiore a 3 tonnellate, anche se provvisti di motore di potenza non superiore a 20 CV.

Ferma restando l'osservanza delle norme sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, i natanti di cui al primo comma del presente articolo possono navigare entro il limite di 1 miglio dalla costa, quelli di cui al secondo comma, possono navigare entro il limite di 500 metri dalla costa, e quelli indicati nel terzo comma entro il limite di 3 miglia dalla costa.

È in facoltà dell'autorità marittima di ridurre o di estendere il limite per i natanti di cui al primo ed al secondo comma del presente articolo, e di stabilire i limiti di velocità e le zone di specchio acqueo nelle quali non sia consentita la circolazione ».

Gli onorevoli Ballarín, Cerayolo e Pani hanno presentato il seguente emendamento:

Al secondo comma, sostituire le parole: « a 4 metri quadrati », con le parole: « a 14 metri quadrati ».

BALLARIN. Lo ritiriamo.

PRESIDENTE. Sta bene. Gli onorevoli Ballarin, Ceravolo e Pani hanno presentato i seguenti emendamenti:

Sostituire il terzo comma con il seguente:

« Sono ugualmente esclusi dall'obbligo della iscrizione di cui all'articolo 5, le lance, le lancette, i canotti pneumatici, nonché i natanti di lunghezza superiore ai metri 7,20, anche se provvisti di motore non superiore ai 35 cavalli »;

Sostituire il quarto comma con il seguente:

« Ferma restando l'osservanza delle norme sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, i natanti di cui al primo e al secondo comma del presente articolo, possono navigare entro il limite di 1 miglio dalla costa e quelli indicati al terzo comma entro il limite di 3 miglia dalla costa se di lunghezza inferiore ai 5 metri ed entro le 12 miglia se di lunghezza superiore ai 5 metri ».

BALLARIN. Forse sarebbe bene discutere il primo nostro emendamento insieme con l'articolo 11, il quale prevede che per le cessioni e le importazioni delle imbarcazioni da diporto di stazza lorda non superiore a 25 tonnellate — ad eccezione di quelle previste dall'articolo 13 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dall'articolo 6 di questo stesso disegno di legge — l'imposta sul valore aggiunto sia dovuta nella misura del 18 per cento. Il gruppo comunista, come è noto, chiederà con apposito emendamento un abbassamento del limite di 25 tonnellate.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Il Governo non ritiene che il limite di 25 tonnellate debba costituire un punto fermo; ho già detto che, per facilitare l'approvazione di questo provvedimento, se ne potrebbe trovare uno meno elevato. Questa stessa tesi ho sostenuto in seno alla Commissione finanze e tesoro.

L'onorevole Ballarin chiede di abbassare dal 12 al 6 per cento l'IVA per le barche sino a 6 metri di lunghezza e di introdurre un'aliquota intermedia del 18 per cento per le barche di 12 metri di lunghezza e di 18 tonnellate di stazza lorda. Purtroppo non

sono riuscito ad avere l'assenso del Ministro delle finanze sull'abbassamento al 6 per cento dell'aliquota IVA perché l'aliquota del 12 per cento è stata concordata in sede comunitaria. Ora, in attesa della revisione delle aliquote, si prospetta la possibilità di determinare una fascia intermedia comprensiva delle barche non superanti i 10 metri di lunghezza e le 12 tonnellate di stazza. Quindi, per le barche sino a 6 metri è prevista l'aliquota del 12 per cento, per quelle della fascia intermedia l'aliquota del 18 per cento, per le altre quella del 30 per cento. Penso, forse, che per le barche comprese nella fascia intermedia, si potrebbe eliminare il riferimento alla lunghezza, per evitare che, poi, i fabbricanti costruiscano addirittura barche quadrate!

MERLI, *Relatore*. Mi pare che questa proposta vada incontro, da un lato, alle esigenze prospettate dal gruppo comunista, dall'altro alla nostra esigenza di una aliquota inferiore al 30 per cento per una fascia intermedia di barche, che costituisce la produzione di quasi tutti i cantieri minori italiani. Non facciamoci illusioni: l'aliquota IVA del 30 per cento è evasa attraverso le « bandiere ombra ». Nessuno paga un'IVA pari al 30 per cento; adottando una aliquota inferiore, diamo all'utente la possibilità di propendere per la bandiera italiana, in linea con lo spirito generale del provvedimento. Nello stesso tempo, non scoraggiamo i cantieri che costruiscono barche appartenenti alla categoria intermedia, altrimenti assisteremmo ad una polarizzazione nella produzione di barche piccolissime oppure di grandissimi scafi.

Credo che il limite di 12 tonnellate proposto dal ministro — togliendo giustamente il riferimento alla lunghezza, altrimenti si costruirebbero barche quadrate — sia sufficientemente basso. Una barca di 12 tonnellate è un natante di notevoli proporzioni, ma non eccessive, se si pensa che eravamo partiti dalle 18 tonnellate. Il meccanismo sarà perfezionabile a gennaio, con la revisione che sarà allora effettuata di tutta la materia riguardante l'IVA. Ho avuto occasione di parlare con il direttore generale del Ministero delle finanze e posso dire, dopo una spiegazione completa di tutto, che la presa di posizione del ministro Gioia è quanto mai ragionevole e meritevole di accoglimento, se vogliamo varare sollecitamente questo disegno di legge.

CERAVOLO. Onorevole presidente, prendendo la parola su questo articolo, anche se a titolo personale questo mio intervento rimane come una dichiarazione di voto sul provvedimento nel suo complesso. Noi comunisti esprimiamo intanto la nostra soddisfazione per l'accoglimento preannunciato dall'onorevole ministro del nostro emendamento all'articolo 11, che era per noi fondamentale. Non a caso la motivazione principale della predisposizione del provvedimento è stata quella di aiutare la cantieristica di cabotaggio, che si trova in difficoltà simili a quelle nelle quali si trova tutta l'industria italiana. La strada scelta dal Governo e dalla maggioranza per aiutare la cantieristica è stata fundamentalmente quella di una riduzione, per certi tipi di imbarcazione dell'aliquota dell'IVA dal 30 al 18 per cento, dalle 3 tonnellate in poi. Ora viene posto il limite di 12 tonnellate. Bisogna pensare che una barca di 12 tonnellate può costare 25 milioni e una barca a motore ne può costare anche 40.

Vi è in proposito una questione di carattere generale: pagare il 18 per cento vuol dire pagare la stessa aliquota IVA che paga la carne, cioè un genere di larghissimo consumo. Non mi permetto di far alcun richiamo al senso dello Stato, ma dobbiamo pensare alle entrate statali, al problema complessivo di evitare che vi siano spinte particolari. Penso che bisogna avere assolutamente questo senso di responsabilità. In fin dei conti, ci si riferisce ad un ceto limitato, a settori nei quali ci si può permettere di pagare aliquote elevate: chi infatti può spendere 40 milioni per una barca, può anche permettersi di pagare una aliquota IVA di una certa misura. Questo avrebbe già giustificato la nostra decisione nel condurre la battaglia su un argomento del genere. Oltre questi limiti non si deve andare.

A mio avviso l'onorevole Ballarín aveva ragione per quanto riguarda il giudizio da dare al provvedimento: dal punto di vista delle scelte politiche esso è completamente sbagliato (anche se non anche dal punto di vista tecnico e dell'aggiornamento) perché la strada per aiutare la cantieristica non è assolutamente quella, che voi battete continuamente, di dare agevolazioni agli acquirenti. Fra poco discuteremo anche il provvedimento riguardante il credito navale e il premio alle demolizioni. Ricordo

le discussioni che facemmo per quanto riguarda gli aiuti alla cantieristica quando era ministro il senatore Pieraccini. Allora fu deciso di dare tutto per la ricostruzione delle navi e niente per il potenziamento dei cantieri e per l'allargamento della base produttiva, che oggi è la chiave per uscire dalla crisi anche in questo settore. Voi oggi avevate la possibilità di incentrare il provvedimento non ancora una volta sulla riduzione del costo di acquisto, ma su misure che andassero incontro ai cantieri, ai fini di un loro ammodernamento e della riduzione dei costi di produzione. È questo l'elemento fondamentale di aiuto a qualunque cantieristica. Questo è un settore nel quale si può fare ben altro, che aiutare finanziariamente per ammodernare i cantieri; poiché è un settore nel quale prevale la piccola e media impresa, si può aiutare e favorire l'associazione, dare l'assistenza tecnica, facilitare la ricerca il mercato e via dicendo. La provincia dell'onorevole Zoppi è molto ricca di questo tipo di attività cantieristica: se fosse stato deciso di dare un aiuto a quella provincia e ai relativi comuni per aiutare le imprese piccolissime e medie a potenziare l'attività produttiva, si sarebbe raggiunto un obiettivo fondamentale e ci sarebbe stata veramente la corsa al potenziamento e all'aiuto in questo settore. La maggioranza e il Governo non hanno ancora la possibilità di fare questo, perché seguono una « filosofia » diversa circa il cambiamento del meccanismo di sviluppo: non hanno la capacità di dare una boccata di ossigeno a questo settore, anche in ordine al provvedimento che stiamo discutendo.

È chiaro che, anche se sottolineo ancora una volta la nostra soddisfazione per l'accoglimento dell'emendamento fondamentale preannunciato dal gruppo comunista all'articolo 11, questa non era e non è la strada tracciata dall'onorevole Ballarín, anche da un altro punto di vista. Voi state commettendo lo stesso errore commesso nel passato dai vari governi che si sono succeduti, a proposito della motorizzazione privata in generale. È vero che la motorizzazione privata è un grande fatto di libertà: invece di aspettare il treno o l'autobus, che passano in ore determinate e con itinerari pre-stabiliti, con la macchina posso muovermi liberamente; allo stato attuale dello sviluppo delle forze produttive, però, la nostra tecnologia non è ancora in grado di far sì

che il fornire ad ognuno questo mezzo sia compatibile con il sistema generale attuale. L'automobile non è arrivata ad uno sviluppo tale per cui ingombri, inqumi e costi poco; comporta anzi una spesa che diventa difficilissimo sopportare al singolo individuo, mentre ciò è assurdo e disastroso per la collettività. Siamo al punto che distruggiamo risorse fondamentali naturali con un uso sbagliato della motorizzazione.

Il problema è identico per la nautica da diporto: è un grande fatto di libertà e sono d'accordo con la battaglia che conduce l'onorevole Durand de la Penne perché i giovani si avvicinino alla nautica. Anch'io vorrei andare sul mare, invece di prendere il traghetto di linea, e viaggiare per conto mio. Ma la strada da seguire per portare la gente al mare, per fornirgli di questo mezzo di godimento delle ore libere, per insegnare a navigare non è, in un paese come il nostro, quella della motorizzazione privata. Voi ripetete l'errore dell'indebitamento della gente, soprattutto di quella povera, che non può sopportare la spesa che richiedono quelle poche fasce costiere rimaste ancora a disposizione della collettività. La strada giusta è invece quella di creare una struttura di organizzazione sociale che possa mettere a disposizione del pubblico questo servizio non soltanto come servizio collettivo ma anche come servizio individuale. In tal modo diminuirebbero l'inquinamento ed i pericoli per la vita dei bagnanti e si creerebbe finalmente un servizio sociale. Vi è, insomma, tutta un'altra strada da seguire per incoraggiare la gente ad avvicinarsi al mare; invece si è voluto seguire la strada della facilitazione della grossa spesa, dell'acquisto del mezzo privato, dell'indebitamento, della pericolosità, del deturpamento delle coste, senza voler fornire le regioni, i comuni e le organizzazioni che già esistono degli strumenti e delle attrezzature adatte.

Pertanto il gruppo comunista, pur essendo favorevole a che sia data una boccata di ossigeno alla cantieristica minore, voterà contro una posizione politica inaccettabile per uscire fuori dall'attuale situazione.

BALLARIN. Il gruppo comunista ritira gli emendamenti al terzo e al quarto comma dell'articolo 13 della legge n. 50 del 1971.

PRESIDENTE. I deputati Baghino, Marino e Galasso hanno presentato i seguenti emendamenti:

Al terzo comma, sostituire le parole « 20 CV » con le parole: « 35 CV »;

sostituire l'ultimo comma con il seguente: « È in facoltà dell'autorità marittima di stabilire le zone di specchio acqueo nelle quali non sia consentita la circolazione ».

BAGHINO. Noi avevamo inteso che l'aumento dal 12 al 18 per cento della imposta sul valore aggiunto avrebbe portato ad alcune correzioni per le imbarcazioni di regime sino a 7 metri di lunghezza, a 5 tonnellate di stazza ed a 35 cavalli-vapore di potenza. Tutto quello che è stato fatto deriva da una impostazione consumistica che non è certo accettabile dal nostro gruppo. Ma siccome stiamo discutendo un provvedimento che deve salvaguardare le nostre aziende e perciò anche l'occupazione nel nostro paese, mi fermo a questa considerazione senza fare una disquisizione di politica generale. A questo punto è chiaro che, se noi non portiamo a 35 i cavalli-vapore, finiamo per avvantaggiare l'industria straniera dei motori.

Per quanto riguarda il secondo emendamento devo rilevare che nel testo concordato vi è una formulazione simile.

MERLI, *Relatore*. Il testo concordato è un'indicazione di massima in quanto sembrava non dovesse esservi possibilità di accordo sull'IVA. Sono comunque favorevole al primo emendamento Baghino e altri, mentre sono contrario al secondo.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Sono contrario ad entrambi gli emendamenti. Per quanto riguarda il disegno di legge in generale, desidero inoltre fare alcune precisazioni.

Ho preso, in qualità di ministro della marina mercantile, l'iniziativa di presentare il disegno di legge in discussione proponendomi di provocare effetti positivi nel settore dell'occupazione e non certo di favorire persone che godano di una particolare disponibilità finanziaria. I limiti di tonnellaggio previsti dal provvedimento, poi, sono stati stabiliti su indicazione di tecnici disinteressati, il cui parere non è

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1975

stato affatto influenzato dagli interessi propri dei costruttori.

Sempre per quanto riguarda i limiti di tonnellaggio, ho accettato le modifiche proposte in questa sede in considerazione del fatto che mi adopererò per una revisione delle aliquote IVA, che preveda una diminuzione dell'imposizione fiscale per la fascia di tonnellaggio più bassa.

BAGHINO. Protesto perché vengono disattesi gli accordi presi in sede di Comitato ristretto.

MERLI, *Relatore*. Non si è trattato di un Comitato ristretto, ma di una riunione del tutto informale dei rappresentanti dei gruppi, dei relatori e del ministro Gioia.

BAGHINO. In ogni caso, era stato raggiunto un accordo riguardo al mio emendamento che prevede una semplice facilitazione del meccanismo di iscrizione dei natanti che andrebbe a tutto vantaggio dell'attività del settore.

MERLI, *Relatore*. Ripeto, onorevole Baghino, che si è trattato di una mera ipotesi di lavoro. Abbiamo semplicemente preparato un documento e l'abbiamo sottoposto ai colleghi; poi ci siamo pentiti di averlo fatto, perché invece di semplificare le cose le abbiamo complicate!

BAGHINO. Se pensavate di non poter discutere di questo argomento, dovevate dire di no prima!

MERLI, *Relatore*. Desidero precisare che, poiché il problema è delicato, e tutti possiamo sbagliare, mi sorge un dubbio su questo aspetto dei cavalli-vapore, e prego i colleghi Durand de la Penne e Ballarin di dirmi qualcosa di preciso su questo punto. Un conto sono infatti 20 cavalli entro bordo ed un conto 20 cavalli fuoribordo; pertanto, sarebbe forse più serio introdurre una distinzione piuttosto che discutere su i 35 cavalli proposti dall'onorevole Baghino, che potrebbero alterare le caratteristiche di alcuni motori, specialmente di quelli stranieri. Mi rimetto comunque alla Commissione per una soluzione in questo senso.

BAGHINO. Allora bisogna lasciare i 20 cavalli, altrimenti peggiorate la situazione.

MERLI, *Relatore*. Se il motore entro bordo di una certa potenza in cavalli ha un rendimento di un certo tipo, mentre il fuoribordo della stessa potenza ne ha un altro; applichiamo il concetto del rendimento.

BALLARIN. Ringrazio l'onorevole Merli che ha chiesto il mio parere in merito. A tale proposito desidero quindi rilevare che per le barche entro bordo il problema non si pone, perché i costruttori inseriscono il motore secondo il tipo di scafo; quindi il fatto di sottrarsi di rientrare in una certa normativa non ha rilievo in questo caso. Se serve un motore di 25, di 30, o di 40 cavalli, il costruttore lo metterà, non seguendo certo la volontà dell'acquirente, altrimenti non sarebbe un costruttore serio, e non venderebbe più.

DURAND DE LA PENNE. Questo discorso vale, onorevole Ballarin, per le barche a remi, non per quelle a vela — il cui numero è notevole, ed ora aumenterà in seguito a questa legge, che è liberalizzatrice — per le quali il motore non viene messo secondo il peso della barca, in quanto serve soltanto per entrare in porto, cioè per l'ormeggio. Pertanto, se vogliamo possiamo aumentare il limite della potenza dei fuoribordo, ma limitare la potenza dei motori interni per le barche a vela, ed anche per le barche a motore senza vela, è molto importante. Prego quindi la Commissione di riflettere su questo argomento e di accettare la formulazione suggerita dal relatore.

MERLI, *Relatore*. Poiché dalla discussione è emerso che il limite di 35 cavalli non può essere accolto, mi rimetto alla Commissione.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il primo emendamento Baghino e altri, di cui ho dato lettura, non accolto dal Governo e per cui il relatore, onorevole Merli, si è rimesso alla Commissione.

(È respinto).

Pongo in votazione il secondo emendamento Baghino e altri, di cui ho dato lettura, non accolto dal relatore, né dal Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 6.

(È approvato).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1975

Gli onorevoli Durand de la Penne e Catella hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 6-bis.

L'articolo 14 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dal seguente:

« In occasione di regate organizzate dai circoli velici riconosciuti dalle Federazioni della vela o dalla Presidenza nazionale della Lega navale italiana e di allenamenti collegiali e singoli autorizzati dai predetti circoli e in occasione di manifestazioni sportive indette dalla Federazione motonautica, per le imbarcazioni di cui alla lettera a) dell'articolo 8 e per natanti di cui al terzo comma dell'articolo 13, ammessi a parteciparvi, la navigazione è consentita oltre le tre miglia; inoltre le imbarcazioni di cui alla lettera a) dell'articolo 8 sono autorizzate a navigare, sia nelle acque marittime, che in quelle interne anche se sprovviste della licenza di cui allo stesso articolo 8.

In tutti i casi di cui al precedente comma dovranno essere rispettate le norme di sicurezza previste dalla Federazione della vela e dalla Federazione motonautica per le imbarcazioni e natanti da regata ».

DURAND DE LA PENNE. Rinuncio all'illustrazione

MERLI, *Relatore*. Esprimo parere favorevole su questo articolo aggiuntivo.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Anche il Governo è favorevole.

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

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 7.

I primi due commi dell'articolo 12 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, sono sostituiti dai seguenti:

« L'abilitazione delle imbarcazioni da diporto alla navigazione entro i limiti di cui all'articolo 8 lettera a) è stabilita dal

capo del circondario marittimo o da un funzionario da lui delegato ovvero dagli uffici della motorizzazione civile previa visita di accertamento effettuata con l'osservanza delle norme tecniche e delle direttive emanate dal Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro dei trasporti.

L'abilitazione delle navi da diporto e delle imbarcazioni nei casi non contemplati dal precedente comma è stabilita dal capo del circondario marittimo o da un funzionario da lui delegato, sentito il Registro italiano navale ».

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

Sostituire l'articolo 7 con il seguente:

ART. 7.

Sono soppressi i primi due commi dell'articolo 12 della legge 11 febbraio 1971, n. 50.

BAGHINO. Rinuncio allo svolgimento.

MERLI, *Relatore*. Sono contrario a questo emendamento.

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

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

(È respinto).

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

All'ultimo comma sostituire le parole: « sentito il registro » con le seguenti: « assistito, quando occorra, da un ingegnere o perito del registro italiano navale ».

DURAND DE LA PENNE. Rinuncio allo svolgimento.

MERLI, *Relatore*. Accetto questo emendamento.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Anche il Governo lo accetta.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1975

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

(È approvato).

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

Aggiungere il seguente comma:

Ove si tratti di imbarcazione prodotta in serie il cui prototipo sia stato omologato, l'abilitazione alla navigazione viene stabilita nella stessa sede dell'omologazione, salvo accertamenti delle dotazioni di sicurezza.

BAGHINO. Lo diamo per svolto, onorevole presidente.

MERLI, *Relatore*. Accetto questo emendamento.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Anche il Governo lo accetta.

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

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 7 nel suo complesso con le modificazioni testé approvate.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 8.

L'articolo 18 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dal seguente:

« Nessuna abilitazione è richiesta per comandare o condurre:

a) i natanti di cui al primo e secondo comma dell'articolo 13 e quelli di cui al terzo comma dello stesso articolo, se a remi;

b) i natanti di cui al terzo comma dell'articolo 13, se a vela, purché condotti da chi abbia compiuto gli anni 14;

c) i natanti di cui al terzo comma dell'articolo 13, a motore, ovvero a vela con motore ausiliario, purché condotti da chi abbia compiuto gli anni 16.

In occasione di regate e relativi allenamenti organizzati dalla Federazione italiana della vela o da circoli nautici veloci, da questa riconosciuti, la navigazione è consentita anche oltre il limite delle 3 miglia ».

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

Sostituire l'articolo 8 con il seguente:

ART. 8.

L'articolo 18 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dal seguente:

« Nessuna abilitazione è richiesta per comandare o condurre:

a) i natanti di cui al primo comma dell'articolo 13 e quelli di cui al terzo comma, se a remi;

b) i natanti di cui al secondo comma dell'articolo 13 purché condotti da chi abbia superati gli anni 6 o gli anni 14 in occasione di regate; a condizione che risulti iscritto a corsi organizzati dalla Lega navale o dalla Federazione italiana delle vele;

c) i natanti di cui al terzo comma dell'articolo 13, se a vela, purché condotti da chi abbia compiuto gli anni 14;

d) i natanti a motore di cui al terzo comma dell'articolo 13, ovvero a vela con motore ausiliario, purché condotti da chi abbia compiuto gli anni 16, o, nelle competizioni motonautiche, gli anni 18.

In occasione di regate autorizzate dai circoli nautici riconosciuti dalla Federazione della vela e di allenamenti collegiali e singoli autorizzati dai predetti circoli, o di competizioni motonautiche organizzate dalla Federazione motonautica, nessuna abilitazione è richiesta per condurre i natanti di cui alla lettera b), c) e d) anche oltre il limite stabilito per ciascuna categoria ».

DURAND DE LA PENNE. Lo diamo per svolto, onorevole presidente.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1975

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

Sostituire l'articolo 8 con il seguente:

L'articolo 18 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dal seguente:

« Nessuna abilitazione è richiesta per comandare o condurre:

a) i natanti di cui al primo e secondo comma dell'articolo 13 e quelli di cui al terzo comma, se a remi;

b) i natanti di cui al terzo comma dell'articolo 13, se a vela, purché condotti da chi abbia compiuto gli anni 18, o entro le 3 miglia, se condotti da chi abbia compiuto gli anni 16.

In occasione di regate e relativi allenamenti organizzati dalla Federazione italiana della vela o da circoli nautici veloci, da questa riconosciuti, la navigazione è consentita anche oltre il limite delle 3 miglia ».

BALLARIN. Il gruppo comunista con questo emendamento intende ridurre la possibilità di andare in mare e guidare i natanti, anziché allargarla. Accettiamo in linea di massima la proposta contenuta nel disegno di legge governativo, aumentando però l'età di coloro i quali vanno in mare e guidano i natanti, per garantire una maggiore sicurezza soprattutto per i bagnanti, per coloro che praticano la pesca subacquea o che, addirittura, si trovano in acqua per ragioni di lavoro. Dobbiamo preoccuparci della sicurezza di tutti costoro e quindi dobbiamo stare attenti che chi adopera mezzi meccanici o la vela per divertirsi, non rechi danni ad altri utenti del mare. Il nostro emendamento, pertanto, intende portare da 16 a 18 anni il limite di età previsto dal disegno di legge in discussione.

La lettera b) dell'emendamento degli onorevoli Durand de la Penne e Catella afferma che i natanti di cui al secondo comma dell'articolo 13 possono essere condotti anche da chi abbia superato i 6 anni. Credevo che si trattasse di un errore di battitura e che, nelle reali intenzioni dei proponenti, il limite fosse di 16 anni anziché di 6, con la previsione di 14 anni in occasione delle regate. In proposito vorrei richiamare l'attenzione del ministro e dei relatori su quanto stabilisce il codice di navigazione sull'argomento, all'articolo 119: è richiesta un'età

minima per l'iscrizione nelle matricole della gente di mare di 14 anni. Lo stesso articolo stabilisce che possano essere iscritti nelle matricole e nei registri di mare i minori di 14 anni, ma non minori di 10, quando siano allievi di istituti di educazione marinara (naturalmente è necessario il consenso di chi esercita la patria potestà o la tutela per i minori di 18 anni).

L'articolo 119 del codice di navigazione è stato certamente votato a ragion veduta, per cercare di garantire la vita umana in mare. Riteniamo quindi che la proposta dell'onorevole Durand de la Penne sia da respingere decisamente.

DURAND DE LA PENNE. Su questo argomento si è molto discusso nel corso dell'incontro informale che i gruppi hanno avuto con i relatori e l'onorevole ministro e alla fine abbiamo trovato un accordo sull'età minima di 6 anni, in determinati casi. A quell'incontro non ha partecipato l'onorevole Baghino, per cui quest'ultimo potrebbe, a questo punto, non essere d'accordo; ha partecipato, però, l'onorevole Ballarin. Se egli riapre il discorso, debbo spiegare nuovamente i motivi per cui io opto per la soluzione prospettata. Vi sono piccole barchette costruite in tutti i paesi, compresa l'Italia, per essere guidate anche da bambini da 6 anni in su. Fra l'altro, il Ministero della sanità ha affermato, con proprio decreto del settembre scorso, che per le scuole del mare si può partire da 6 anni. Alcune vecchie leggi parlano di 16 anni ma questo limite può essere superato da una nuova legge. Si tratta di un tipo di barca diffusissimo in migliaia di esemplari in Italia e utilizzato per lo più dai figli di operai.

BALLARIN. Il pericolo esiste anche per loro!

DURAND DE LA PENNE. Sono presidente della Lega navale italiana e mi troverei in difficoltà se non riuscissi ad assicurare ai giovani italiani lo stesso trattamento loro riservato all'estero, in tutti i paesi del mondo. Eravamo d'accordo, avevamo posto la condizione che fossero iscritti o alla Federazione o alla Lega navale italiana. Ho accettato questo, perché così posso assumere la responsabilità di accertare che sappiano nuotare. Per ora

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1975

nessun giovane in tutto il mondo è morto perché è andato in mare con queste piccole barche.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. L'onorevole Ballarin ha fatto riferimento ad un articolo del codice di navigazione che prescrive l'adesione dei genitori. Domando se al testo concordato possiamo aggiungere un riferimento a quel comma dell'articolo 119 del codice della navigazione

MERLI, *Relatore*. Riguarda il personale di bordo.

DURAND DE LA PENNE. Quelle norme riguardano chi esercita il mestiere del marittimo.

BALLARIN. Si tratta di personale di bordo anche in questo caso.

MERLI, *Relatore*. Sono favorevole all'emendamento degli onorevoli Durand de la Penne e Catella e contrario a quello degli onorevoli Ballarin, Ceravolo e Pani.

BALLARIN. Chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BALLARIN. Mi permetto di richiamare nuovamente l'attenzione della Commissione su quanto stabilisce il codice della navigazione circa la conduzione dei natanti. Per poter divenire conduttore al traffico (cioè colui che conduce imbarcazioni al di sotto delle 5 tonnellate entro le 3 miglia dalla costa) occorre l'iscrizione nella matricola della gente di mare, non aver subito condanne per reati infamanti, avere l'età di 18 anni, saper leggere e scrivere, aver superato le prove di nuoto e di voga ed aver compiuto almeno 12 mesi di navigazione. Per divenire conduttore per la pesca costiera occorrono gli stessi requisiti.

La proposta del Governo e l'emendamento Durand de la Penne tendono addirittura ad autorizzare anche i giovani di 14 anni a condurre natanti di grosse dimensioni. In questo modo gli unici a dover rispettare le norme del codice della navigazione saranno coloro che lavorano sul mare!

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Propongo all'onorevole Durand de la Penne di fondere le lettere c) e d) del suo emendamento e di portare i limiti di età previsti per la navigazione a vela a 16 anni e quelli previsti per la motonautica a 18 anni.

DURAND DE LA PENNE. Sono favorevole al limite di età proposto dal ministro per la motonautica, ma non a quello proposto per la vela. Il giovane di 14 anni che, come stabilito da tutte le federazioni veliche del mondo, partecipa alle regate, deve avere la possibilità di allenarsi. Del resto, disposizioni legislative in materia prevedono che i giovani di questa età, quando non partecipano a gare, non possono allontanarsi oltre le 3 miglia dalla costa.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Alla luce di questi chiarimenti, accetto l'emendamento Durand de la Penne e concordo per il resto con il relatore.

Desidero però chiedere all'onorevole Durand de la Penne chi si assume le necessarie responsabilità nei casi in cui, durante lo svolgimento delle regate, i giovani superino la distanza di 3 miglia dalla costa.

DURAND DE LA PENNE. La responsabilità è assunta dalla Federazione italiana vela.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Merli e Zoppi, relatori, hanno presentato il seguente emendamento aggiuntivo all'emendamento Durand de la Penne:

« In occasione di manifestazioni sportive, di regate e di relativi allenamenti, organizzati dai circoli nautici riconosciuti dalla Federazione italiana della vela, dalla Federazione italiana nautica e dalla Presidenza nazionale della Lega navale italiana, nessuna abilitazione è richiesta per condurre i natanti di cui alle precedenti lettere b), c) e d) e la relativa navigazione è consentita anche oltre il limite stabilito per ciascuna categoria ».

Ritengo che l'ultimo comma dell'emendamento Durand de la Penne sia compresa nel subemendamento dei relatori. Invito pertanto l'onorevole Durand de la Penne a considerare l'opportunità di ritirarlo.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1975

DURAND DE LA PENNE. Accetto l'invito e ritiro l'ultima parte del nostro emendamento.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Accetto l'emendamento dei relatori.

BALLARIN. Il gruppo comunista voterà contro tale emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Durand de la Penne fino alla lettera d), accettato dai relatori e dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento aggiuntivo dei relatori, accettato dal Governo.

(È approvato).

L'emendamento Ballarin e altri è precluso a seguito di questa votazione. Pongo in votazione l'articolo 8 con le modifiche testé approvate.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 9.

L'articolo 20 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dal seguente:

« Fermo restando quanto stabilito dall'articolo 18 della presente legge le abilitazioni al comando delle imbarcazioni da diporto sono rilasciate per:

a) imbarcazioni a vela con o senza motore ausiliario per la navigazione entro 3 miglia dalla costa;

b) imbarcazioni a vela con o senza motore ausiliario per navigazione oltre 3 miglia dalla costa;

e) imbarcazioni a motore con potenza superiore a 20 CV per navigazione entro 3 miglia dalla costa;

d) imbarcazioni a motore con potenza superiore a 20 CV per navigazione oltre 3 miglia dalla costa.

Per il comando delle navi da diporto e per la condotta dei motori delle imbarcazioni da diporto sono previste apposite abilitazioni.

L'abilitazione al comando o alla condotta delle imbarcazioni da diporto può

essere congiunta con l'abilitazione alla condotta del motore.

La composizione delle Commissioni, nonché i programmi e le modalità di svolgimento degli esami per il conseguimento delle abilitazioni previste dalle lettere b) e d) del primo comma del presente articolo sono stabiliti dal Ministro della marina mercantile.

I programmi e le modalità di svolgimento di esami per il conseguimento delle abilitazioni previste dalle lettere a) e c) del primo comma del presente articolo, sono stabiliti dal Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti ».

Gli onorevoli Ballarin, Ceravolo e Pani hanno presentato il seguente emendamento:

Al primo comma sostituire le parole: « 3 miglia » con le parole: « 6 miglia » in tutti i casi elencati.

BALLARIN. Si tratta di una modifica di coordinamento in relazione all'emendamento già approvato all'articolo 4.

MERLI, *Relatore*. Accetto l'emendamento.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Anche il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Ballarin e altri di cui ho dato lettura, accettato dal relatore dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 9 con la modifica testé approvata.

(È approvato).

Poiché all'articolo successivo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 10.

I commi primo, secondo e terzo dell'articolo 15 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, sono sostituiti dal seguente comma:

« Ai motori amovibili di qualsiasi potenza da applicare ai natanti e alle imbarcazioni da diporto destinate alla navigazione marittima ed a quella interna vie-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1975

ne rilasciato un certificato per l'uso nel quale sono indicati i dati relativi all'omologazione o al collaudo».

(È approvato).

Gli onorevoli Durand de la Penne e Catella hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 10-bis.

Il primo comma dell'articolo 22 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dal seguente:

« Gli enti e le associazioni nautiche riconosciuti a norma dell'articolo 45 possono essere autorizzati a gestire scuole di guida nautica e a rilasciare a coloro che abbiano frequentato il corso e superato con esito positivo l'esame finale, svolto alla presenza di un rappresentante dell'autorità marittima o della motorizzazione civile locale, le patenti per il comando e la condotta delle imbarcazioni di cui alle lettere a), b), c) e d) dell'articolo 20, nonché le abilitazioni per la condotta dei motori previste dallo stesso articolo 20 ».

DURAND DE LA PENNE. Lo diamo per illustrato.

MERLI, *Relatore*. Accetto l'articolo aggiuntivo.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Anche il Governo lo accetta.

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

(È approvato).

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

ART. 10-ter.

La frase « e gli anni 24 per l'abilitazione » contenuta nell'articolo 23 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituita dalla frase « e gli anni 18 per l'abilitazione ».

BALLARIN. Questa proposta cozza in modo violento contro il codice della navi-

gazione. Qui si tratta di navi da diporto che superano le 50 tonnellate; per averne un'idea, si può pensare ad una imbarcazione grande come il vaporetto che fa servizio sul Canal Grande a Venezia.

BAGHINO. Ora che si dà il voto a 18 anni, e la patente di qualsiasi grado, questa mi sembra una proposta più che opportuna.

BALLARIN. Forse non sono stato chiaro. Il codice della navigazione detta le norme per le navi, ma quelle da diporto superiori alle 50 tonnellate non rientrano nella normativa della legge n. 50.

BAGHINO. Essendo state abbassate tutte le età per quanto riguarda i diritti dell'uomo, io penso di ciò si debba tener conto anche in questo caso.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Non possiamo modificare in questa sede il codice della navigazione.

BAGHINO. Ma io intendo correggere l'articolo 3 della legge n. 50.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Questo emendamento tende a modificare il codice della navigazione e ciò rientra anche nella competenza della IV Commissione giustizia.

ZOPPI, *Relatore*. Esprimo parere contrario a tale articolo aggiuntivo.

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

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

(È respinto).

Gli onorevoli Durand de la Penne e Catella hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:

ART. 10-quater.

All'articolo 28 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è aggiunto il seguente comma:

« La facoltà di cui ai precedenti commi è attribuita anche agli ufficiali e per-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1975

sonale in congedo degli stessi corsi e qualifiche purché in possesso dei requisiti fisici di cui all'articolo 25 ».

DURAND DE LA PENNE. Rinuncio all'illustrazione.

ZOPPI, *Relatore*. Accetto questo articolo aggiuntivo.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Anche il Governo lo accetta.

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

(È approvato).

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

ART. 10-*quinquies*.

L'articolo 33 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dal seguente:

« L'autorità che abilita alla navigazione l'imbarcazione e la nave da diporto, stabilisce e annota, per le navi di stazza superiore alle 50 tonnellate, sulla licenza, di cui all'articolo 8, al momento del suo rilascio, il numero minimo delle persone componenti l'equipaggio, nonché il numero massimo delle persone trasportabili ».

BAGHINO. Lo diamo per illustrato.

ZOPPI, *Relatore*. Esprimo parere contrario su tale articolo aggiuntivo.

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

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

(È respinto).

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

ART. 10-*sexies*.

L'articolo 35 della legge 11 febbraio 1971, n. 50 è soppresso.

BAGHINO. Basta leggere una sola volta questo articolo 35 per rendersi conto della opportunità, anzi della necessità, di sopprimerlo. Esso prevede una serie di limitazioni per l'imbarco di personale, che debbono essere eliminate.

ZOPPI, *Relatore*. Esprimo parere contrario su tale articolo aggiuntivo.

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

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

(È respinto).

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

ART. 10-*septies*.

All'articolo 39 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è soppressa la frase: « o dalla parte terza del codice della navigazione ».

BAGHINO. Lo diamo per illustrato.

ZOPPI, *Relatore*. Esprimo parere contrario a tale articolo aggiuntivo.

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

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

(È respinto).

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

ART. 10-*octies*.

Nell'articolo 45 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, dopo le parole: « ad associazioni nautiche », sono aggiunte le parole: « nonché per la loro disciplina ».

BAGHINO. Lo diamo per illustrato.

VI LEGISLATURA -- DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1975

ZOPPI, *Relatore*. Esprimo parere contrario a tale articolo aggiuntivo.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Anche il Governo è contrario a tale articolo aggiuntivo perché limita l'autonomia delle associazioni.

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

(È respinto).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 11.

Per le cessioni e le importazioni delle imbarcazioni da diporto di stazza lorda non superiore a 25 tonnellate, ad eccezione di quelle previste dall'articolo 13 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dall'articolo 6 della presente legge, l'imposta del valore aggiunto è dovuta nella misura del 18 per cento.

Gli onorevoli Ballarin, Ceravolo e Pani hanno presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 11.

BALLARIN. Ritiro questo emendamento.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Ballarin, Ceravolo, Pani, Fioriello e Foscarini hanno presentato il seguente emendamento:

Sopprimere le parole: « e le importazioni ».

BALLARIN. Ritiriamo anche questo emendamento.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Ballarin, Ceravolo, Pani, Foscarini e Fioriello hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire le parole: « non superiore a 25 tonnellate » con le parole: « non superiore a 12 tonnellate ».

BALLARIN. Lo diamo per svolto, onorevole presidente.

ZOPPI, *Relatore*. Accetto questo emendamento.

GIOIA *Ministro della marina mercantile*. Anche il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Ballarin e altri di cui ho dato lettura, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

L'onorevole Giovanni Lombardi ha presentato il seguente emendamento: *Dopo le parole: « 18 per cento ». aggiungere le seguenti: « Per i natanti da diporto destinati espressamente al turismo di massa l'aliquota è comunque del 12 per cento.*

Poiché l'onorevole Giovanni Lombardi non è presente, s'intende che lo abbia ritirato.

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

Aggiungere il seguente comma:

« Sono considerate cessioni all'importazione le cessioni di imbarcazioni e navi da diporto a stranieri ed a società estere anche se gli acquirenti ne ottengano direttamente l'iscrizione nei registri dello Stato ai sensi dell'articolo 7 della legge 11 febbraio 1971, n. 50 ».

BAGHINO. Ritiriamo l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 11 con le modifiche approvate.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 12.

L'ultimo comma della nota alla tariffa allegato E) del testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modifiche, è sostituito dal seguente:

« Sono soggette alle tasse stabilite dalla presente tariffa tutte le imbarcazioni a motore, comprese quelle a vela con motore ausiliario, che possono navigare nelle acque interne ed in quelle marittime fino a 3 miglia dalla costa. Sono inoltre soggette alla tassa di cui al precedente comma le imbarcazioni a motore, compre-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1975

se quelle a vela con motore ausiliario, abilitate alla navigazione oltre 3 miglia dalla costa, qualora effettuino la navigazione nelle acque interne».

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

Sostituire il secondo comma con il seguente:

Sono soggette alle tasse stabilite dalla presente tariffa tutte le navi e imbarcazioni da diporto, come definite all'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, abilitate a navigare nelle acque interne ed in quelle marittime fino a tre miglia dalla costa. Sono inoltre soggette alla tassa di cui al precedente comma le navi e imbarcazioni a motore, comprese quelle a vela con motore ausiliario, abilitate alla navigazione oltre le tre miglia dalla costa, qualora effettuino la navigazione nelle acque interne.

Non sono soggette alle tasse di cui sopra i natanti da diporto, come definiti all'articolo 13 della legge sopracitata, e le navi e imbarcazioni da diporto che siano abbonate alla tassa di stazionamento.

Gli onorevoli Ballarin, Ceravolo e Pani hanno presentato il seguente emendamento:

Al primo comma sostituire le parole: « fino a 3 miglia dalla costa » con le parole: « fino a 6 miglia della costa ».

BALLARIN. Con il nostro emendamento intendiamo portare a 6 miglia la distanza di navigabilità. È opportuno che in una legge non vi siano parametri diversi: la distanza dalla costa deve essere unica in ogni caso.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Tutto questo sembrerebbe in contraddizione con la tassa che istituiamo successivamente.

BALLARIN. Se vi è questa complicazione, ritiriamo l'emendamento.

DURAND DE LA PENNE. Al posto del termine generico « imbarcazioni » propongo di sostituire « navi e imbarcazioni da diporto »; al posto di « possono navigare » propongo di dire « abilitate a navigare ». Quando una nave è abilitata a na-

vigare, significa che deve essere una nave particolare. Mi riferisco alle 3 miglia dalla costa.

MERLI, *Relatore*. Accetto la prima parte dell'emendamento.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Non posso accettare l'ultimo comma di questo emendamento, perché la tassa di stazionamento è prevista successivamente nel testo del disegno di legge. Sarebbe comunque necessario, il parere della V Commissione bilancio.

Accetto invece le altre modifiche proposte dall'emendamento.

DURAND DE LA PENNE. Ritiro l'ultima parte dell'emendamento, dalle parole: « non sono soggette » fino alla fine.

PRESIDENTE. Pongo in votazione la prima parte dell'emendamento Durand de la Penne e Catella, accettato dal relatore e Governo.

(È approvata).

Pongo in votazione l'articolo 12 nel suo complesso, con le modifiche testé approvate.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 13.

Dal 1° gennaio 1976 le unità da diporto nazionali, abilitate alla navigazione oltre il limite delle 3 miglia dalla costa, e quelle estere equiparate alle nazionali in virtù di trattati internazionali, che stazionino in porti marittimi nazionali sono soggette al pagamento della tassa di stazionamento nei porti marittimi nazionali nella misura di lire 120 al giorno per ogni tonnellata di stazza lorda, se di stazza lorda non superiore alle 50 tonnellate, e di lire 150 al giorno per ogni tonnellate di stazza lorda, se superiori a detto limite. Per le imbarcazioni e le navi a vela, anche se con motore ausiliario, l'aliquota è rispettivamente di lire 60 o di lire 75 per ogni tonnellata di stazza lorda.

La misura della tassa di cui al precedente comma è ridotta a due terzi, qualora sia effettuato abbonamento per due mesi

nel periodo compreso fra giugno e settembre, e alla metà, qualora sia effettuato abbonamento per l'intero periodo da giugno a settembre. Per le unità da diporto nazionali l'abbonamento può essere annuale: in tal caso la tassa è dovuta nella misura di un terzo di quella di cui al precedente comma. Per tutto il periodo dell'abbonamento la nave o l'imbarcazione può esercitare il cabotaggio fra i porti, le rade e le spiagge dello Stato senza pagare altra tassa di stazionamento.

Le unità estere non ammesse a trattamento uguale a quelle delle unità nazionali sono soggette al pagamento del doppio delle tasse previste per le unità nazionali.

Le unità da diporto nazionali di cui al primo comma del presente articolo, qualora abbiano già pagato la tassa di circolazione non sono soggette al pagamento della tassa di stazionamento.

L'abbonamento alla tassa di stazionamento esonera le unità da diporto nazionali dal pagamento della tassa di circolazione, anche quando tale unità effettuano la navigazione nelle acque interne.

Le modalità di riscossione della tassa di stazionamento saranno stabilite con decreto del Ministro delle finanze di concerto con il Ministro della marina mercantile.

Gli onorevoli Durand de la Penne e Cattella hanno presentato i seguenti emendamenti:

Sostituire il primo comma con il seguente:

« Dal 1° gennaio 1976 le navi e imbarcazioni da diporto, abilitate a navigare oltre il limite di 3 miglia dalla costa, e quelle estere equiparate alle nazionali che stazionano in porti marittimi nazionali, sono soggette al pagamento della tassa di stazionamento nei porti marittimi nazionali nella seguente misura giornaliera:

lire 50 per tonnellata di stazza lorda, per imbarcazioni fino a 10 tonnellate;

lire 80 per tonnellata di stazza lorda, per imbarcazioni da 11 a 30 tonnellate;

lire 120 per tonnellata di stazza lorda, per imbarcazioni da 31 a 50 tonnellate;

lire 150 per tonnellata di stazza lorda, per navi da 51 a 100 tonnellate;

lire 200 per tonnellata di stazza lorda per navi superiori a 100 tonnellate.

Per le imbarcazioni a vela, anche se con motore ausiliario, le misure giornaliere di cui sopra sono ridotte alla metà »;

sostituire il quarto comma con il seguente:

« Le navi e imbarcazioni da diporto soggette alla tassa di circolazione in base al precedente articolo 12 non sono soggette alla tassa di stazionamento ».

MERLI, *Relatore*. Sono contrario a questi emendamenti.

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

DURAND DE LA PENNE. Ritiriamo entrambi gli emendamenti.

PRESIDENTE. I deputati Ballarin, Ceravolo e Pani hanno presentato i seguenti emendamenti:

Sostituire il primo comma con il seguente:

« Dal 1° gennaio 1976 le unità da diporto nazionali, abilitate alla navigazione oltre il limite di 12 miglia dalla costa; e quelle estere equiparate alle nazionali, in virtù di trattati internazionali, che stazionano in porti, rade, lagune e canali nazionali sono soggette al pagamento della tassa di stazionamento nella misura di lire 50 al giorno per ogni metro di lunghezza, se di stazza lorda non superiore alla 15 tonnellate se a vela e alle 25 tonnellate se munte di motore entro o fuori bordo, e di lire 150 al giorno per ogni tonnellata di stazza lorda, se superiore a detto limite »;

Al primo comma, sostituire le parole: « il limite delle 3 miglia », con le parole: « il limite delle 12 miglia ».

BALLARIN. Ritiriamo questi emendamenti.

PRESIDENTE. I deputati Baghino, Marino e Galasso hanno presentato il seguente emendamento:

Sostituire l'ultimo periodo del primo comma con il seguente:

« Per le imbarcazioni a vela con motore ausiliario e per le navi a vela, anche

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1975

se con motore ausiliario, l'aliquota è, rispettivamente, di lire 760 o di lire 75 per ogni tonnellata di stazza lorda ».

BAGHINO. Ritiriamo il nostro emendamento se però resta inteso che l'interpretazione da dare all'articolo è quella che viene esplicitata nel testo da noi proposto.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Non ho alcuna difficoltà a condividere questa interpretazione.

BAGHINO. Allora ritiriamo l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 13.

(È approvato).

Agli articoli 14 e 15 non sono stati presentati emendamenti. Li porrò pertanto in direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 14.

Le abilitazioni al comando ed alla condotta delle imbarcazioni da diporto conseguite anteriormente alla data di entrata in vigore della presente legge, conservano la loro validità per i tipi di navigazione indicati sui documenti stessi.

Le abilitazioni alla navigazione per le imbarcazioni da diporto rilasciate anteriormente all'entrata in vigore della presente legge conservano la loro validità, per i limiti indicati nei documenti stessi.

Per i titoli abilitativi di cui al primo ed al secondo comma del presente articolo è data facoltà agli interessati di chiederne la sostituzione con quelli previsti dalla presente legge, previo accertamento dei prescritti corrispondenti requisiti; le modalità per la detta sostituzione sono stabilite con decreto del Ministro della marina mercantile.

(È approvato).

ART. 15.

All'articolo 44 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è aggiunto il seguente comma:

« Per le operazioni che richiedono l'intervento del Registro italiano navale secon-

do le norme vigenti, i tributi speciali previsti dalla tabella allegata alla presente legge sono ridotti del 50 per cento, rimanendo a carico degli interessati le spese per l'intervento predetto ».

(È approvato).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 16.

Il secondo comma dell'articolo 254 del testo unico delle disposizioni legislative in materia doganale, approvate con decreto del Presidente della Repubblica 23 gennaio 1973, n. 43, è sostituito dal seguente comma:

« La precedente disposizione è applicabile alle navi militari italiane solo quando debbono recarsi in crociera fuori del mare territoriale. È altresì applicabile alle unità italiane e straniere da diporto solo se di stazza lorda superiore a 50 tonnellate, a condizione che siano in partenza da un porto marittimo dello Stato con diretta destinazione ad un porto estero e a condizione che la partenza avvenga entro le otto ore successive all'imbarco e sia annotata sul giornale nautico e che, in caso di rientro in un porto nazionale, lo scalo nel porto estero risulti comprovato mediante il visto apposto sul giornale nautico dall'autorità marittima estera; qualora le predette condizioni non si verificano, i benefici già accordati si intendono revocati e si applicano le sanzioni previste dalle vigenti leggi finanziarie ».

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

Sopprimere l'articolo 16.

Identico emendamento è stato altresì presentato dagli onorevoli Ballarín, Cera-volo e Pani.

DURAND DE LA PENNE. Rinunciamo allo svolgimento.

BALLARIN. Rinunciamo allo svolgimento.

MERLI, *Relatore*. Sono contrario ad entrambi gli emendamenti.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1975

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Questo è l'articolo che consente di disincentivare le « bandiere ombra ». Sarebbe inopportuno sopprimerlo perché esso costituisce l'unico modo per impedire il proliferare delle « bandiere ombra ». Non è soltanto il fatto che adesso non pagano la tassa di stazionamento e che presto dovranno pagarla, ma anche il fatto che, facendo finta di andare all'estero, le navi che battono « bandiere ombra » si spostano da un porto italiano ad un altro e si fanno rifornire di carburante a prezzo agevolato e godono di tutte le altre agevolazioni previste dalle vigenti norme doganali. Con l'applicazione dell'articolo 16 tutto questo non potrà più avvenire. Io ho combattuto una battaglia perché fosse mantenuto questo testo. Non dimentichiamo che le imbarcazioni che battono bandiera italiana non hanno agevolazioni.

DURAND DE LA PENNE. Io possiedo una barca con bandiera italiana, ma quando vado a fare rifornimento dicendo che vado in Francia lo faccio fuori dogana. Vi è un problema di reciprocità. Io vado a Mentone, dove posso avere tutto quanto mi serve a condizioni favorevoli. I francesi vengono in Italia ed hanno tutto quello che vogliono. Del resto, in mare si ha diritto, quando si esce dalle acque territoriali, a fare la « cambusa ». Non vedo allora perché se io posso andare in Francia a fare rifornimento di carburante a prezzo più basso, debba rimanere in Italia a pagarlo a prezzo più alto. Se poi non vado all'estero e la guardia di finanza se ne accorge, mi farà una bella multa.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Questo, comunque, è un problema per la cui soluzione mi rimetto alla Commissione. Ho chiesto il parere degli esperti: la presenza massiccia di « bandiere ombra » nel settore della nautica da diporto è dovuta al fatto che i natanti battenti bandiera ombra non pagano la tassa di circolazione e godono di agevolazioni per l'acquisto del carburante.

DURAND DE LA PENNE. Il fenomeno delle « bandiere ombra » è nato per il fatto che una legge fatta male prevedeva che i natanti italiani dovessero necessariamente imbarcare un certo numero di uomini di equipaggio. Le « bandiere ombra » vanno ora scomparendo e se ancora ve ne sono

è forse dovuto al fatto che l'IVA prevista per un certo tipo di natanti è del 30 per cento.

BALLARIN. Se si prevedono agevolazioni per le imbarcazioni che staziano più di 50 tonnellate, è necessario prevederle anche per i piccoli natanti.

DURAND DE LA PENNE. Ritiriamo l'emendamento.

BALLARIN. Anche noi ritiriamo il nostro emendamento.

PRESIDENTE. L'onorevole Durand de la Penne e il relatore, onorevole Merli, hanno presentato il seguente emendamento:

Sopprimere le parole: « solo se di stazza lorda superiore a 50 tonnellate ».

MERLI, *Relatore*. Rinunciamo allo svolgimento.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Accetto questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'inciso all'articolo 16 di cui gli onorevoli Durand de la Penne e Merli hanno chiesto la soppressione, accettata dal Governo.

(È respinto).

L'inciso dell'articolo 16 s'intende pertanto soppresso.

Pongo in votazione l'articolo 16 nel suo complesso con la modifica testé approvata.

(È approvato).

Poiché agli articoli 17 e 18 non sono stati presentati emendamenti, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 17.

Nella legge 11 febbraio 1971, n. 50, in luogo di Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, leggasì Ministro dei trasporti, ed in luogo di direzioni compartimentali, uffici provinciali ed ispettorati di porti della motorizzazione civile, leggasì uffici della motorizzazione civile ».

(È approvato).

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1975

ART. 18.	LIRE	LIRE
<p>La tabella dei tributi per le prestazioni ed i servizi resi dagli organi competenti in materia di navigazione da diporto, annessa alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituita dalla seguente:</p>		
<p>1. Visite di accertamento e stazzatura imbarcazioni di tipo non omologato e rilascio di certificazioni di collaudo e di stazza</p> <p>2. Visite di accertamento e stazzatura navi di tipo non omologato e rilascio di certificazioni di collaudo e di stazza</p> <p>3. Stazzatura o ristazzatura imbarcazioni e navi e rilascio certificazioni</p> <p>4. Visite periodiche ed occasionali imbarcazioni</p> <p>5. Visite periodiche ed occasionali navi</p> <p>6. Omologazione prototipi navi ed imbarcazioni e rilascio certificati di omologazione</p> <p>7. Rilascio licenze</p> <p>8. Aggiornamento licenze</p> <p>9. Omologazione prototipi motori e rilascio certificato di omologazione</p> <p>10. Collaudo di motore non omologato</p> <p>11. Rilascio certificato d'uso di motori</p> <p>12. Aggiornamento certificato di uso di motore</p> <p>13. Esami per il conseguimento dell'abilitazione al comando ed alla condotta di imbarcazioni</p> <p>14. Esami per il conseguimento dell'abilitazione al comando di navi</p> <p>15. Esami per il conseguimento dell'abilitazione alla condotta di motori</p>	<p>30.000</p> <p>60.000</p> <p>5.000</p> <p>5.000</p> <p>15.000</p> <p>100.000</p> <p>2.000</p> <p>5.000</p> <p>100.000</p> <p>20.000</p> <p>2.000</p> <p>5.000</p> <p>5.000</p> <p>30.000</p> <p>10.000</p>	<p>16. Iscrizione nei registri di imbarcazioni e navi (per dichiarazione di costruzione, prima iscrizione, trasferimento)</p> <p>17. Rinnovo licenze</p> <p>18. Trascrizione nei registri di atti relativi alla proprietà e di altri atti e domande per i quali occorre la trascrizione, iscrizione o cancellazione di ipoteche, rilascio estratto matricolare o copia di un documento</p> <p>19. Rilascio di un duplicato</p> <p>20. Autorizzazione per la navigazione temporanea di prova e licenza provvisoria di navigazione</p> <p>(È approvato).</p> <p>Gli onorevoli Ballarin, Ceravolo e Pani, hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo:</p> <p style="text-align: center;">ART. 18-bis.</p> <p>Il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti, emanerà, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, apposito regolamento contenente le norme di sicurezza cui dovranno attenersi le imbarcazioni da diporto in relazione alle loro caratteristiche e al loro impiego e le barche da pesca costiera (locale e ravvicinata).</p> <p>All'entrata in vigore del regolamento suddetto cesserà, per i natanti di cui al precedente comma, l'applicazione delle norme per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, contenute nel Regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 novembre 1974, n. 1154.</p> <p>BALLARIN. Le norme contenute nel decreto del Presidente della Repubblica numero 1154 del 1972 per la sicurezza della navigazione riguardano tutti i natanti esistenti sul territorio nazionale, ma oggi ci si accorge che non è possibile applicarle anche nei confronti delle navi da diporto e delle imbarcazioni da pesca costiera. È</p>

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1975

per questo motivo che riteniamo opportuno che entro 6 mesi il ministero elabori un apposito regolamento.

PRESIDENTE. Gli onorevoli Durand de la Penne e Catella hanno presentato il seguente articolo aggiuntivo.

ART. 18-ter.

Il Ministero della marina mercantile, di concerto con il Ministero dei trasporti per quanto ha tratto con la navigazione interna, emanerà, entro sei mesi dalla entrata in vigore della presente legge, apposito regolamento contenente le norme di sicurezza cui dovranno attenersi le unità da diporto in relazione alle loro caratteristiche e al loro impiego.

All'entrata in vigore del regolamento suddetto cesserà, per le unità da diporto l'applicazione delle norme per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, contenute nel regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 novembre 1974, n. 1154.

DURAND DE LA PENNE. Lo ritiro ed aderisco all'articolo aggiuntivo 18-bis degli onorevoli Ballarin e altri.

MERLI, Relatore. Accetto tale articolo aggiuntivo.

GIOIA, Ministro della marina mercantile. Anche il Governo lo accetta.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 18-bis Ballarin e altri di cui ho dato lettura, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del disegno di legge.

BALLARIN. Noi comunisti abbiamo, nel corso del precedente dibattito, ampiamente esposto la nostra posizione nei confronti di questo disegno di legge, che ci sembra limitativo, negativo sotto molti aspetti, e comunque non certo in grado di risolvere i problemi della nautica da diporto in modo coerente alle esigenze della nostra popolazione. Dirò per inciso che l'Italia è uno dei pochi paesi che hanno provveduto ad elaborare una legge per la nautica da diporto, in quanto i paesi più evoluti nel settore - e tra essi l'Inghilterra ed il Canada - non hanno in materia alcu-

na legge speciale, e disciplinano il settore con il codice generale di navigazione. Anche la Francia, che negli ultimi anni ha assunto la *leadership* del settore, non ha provveduto a disciplinarlo con una legge organica, ma ha legiferato di volta in volta risolvendo i temi legislativi a seconda dell'argomento.

Questa è una critica ulteriore a quelle che noi comunisti abbiamo sempre rivolto alla legge n. 50; questo provvedimento ha, però, l'aggravante di contenere anche un grosso equivoco nei confronti dello sport della vela, cioè delle imbarcazioni per le competizioni sportive. Se invece di ricorrere ad un unico provvedimento, avessimo varato misure a parte per la vela, non saremmo incorsi in numerosi errori.

Il voto del gruppo comunista non può non essere contrario. Ancora una volta ribadiamo la nostra richiesta al Governo di provvedere quanto prima ad un adeguamento degli articoli del codice della navigazione che si riferiscono alle piccole navi (con questo termine intendo designare tutte le imbarcazioni che non raggiungono le 50 tonnellate)

BAGHINO. Il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale si era avvicinato a questo disegno di legge con grandi speranze. Già l'anno scorso, mentre si discuteva un disegno di legge in materia di patenti nautiche, presentammo alcuni emendamenti diretti a correggere la legge n. 50. Essa, infatti, anche se all'inizio fu accettata con grande favore, per la macchinosità delle procedure e per le incongruenze in essa contenute, si è dimostrata inapplicabile.

Le nostre speranze sono andate deluse quando ci siamo resi conto che i correttivi afferivano solo l'articolo 11 (che riguarda l'IVA), al fine di favorire la cantieristica minore. Tutti gli altri carichi, però, continuano (forse aumentati) a gravare. Gli emendamenti che sono stati accolti si risolveranno in ulteriori complicazioni. Per queste ragioni il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale voterà contro questo disegno di legge. Chiedo solo al ministro che le correzioni contenute in questo disegno di legge e le lamentele che ha provocato la inapplicabilità della legge n. 50 siano tenute ben presenti nel regolamento. Unica nota positiva è costituita dagli interventi a favore della cantieristica minore.

DURAND DE LA PENNE. Mi pare che il nostro lavoro abbia migliorato notevolmente questo disegno di legge. Per questo il gruppo liberale voterà a favore.

MERLI, *Relatore*. Do ragione all'onorevole Ballarín quando afferma che l'Inghilterra e l'America non hanno sentito l'esigenza di una normativa più liberale per la nautica da diporto perché è già vigente un regime di grande apertura. Mi pare, però, che molte critiche alla legge n. 50 siano ingiuste. Si è trattato di una legge liberale e valida: se in questi anni vi è stato uno sviluppo della nautica, lo dobbiamo proprio a essa.

Questo disegno di legge, che tutte le parti politiche hanno contribuito a migliorare e integrare, si propone di dare sostegno ad un settore che lo merita. Devo dare atto al ministro della tenacia con cui ha portato avanti, in mezzo a tante difficoltà, questo provvedimento. Ringrazio la Commissione per il fecondo contributo e formulo l'augurio che l'altro ramo del Parlamento possa rapidamente approvare in via definitiva il provvedimento.

In questi ultimi tempi si sono fatte avanti notevoli difficoltà nel settore della cantieristica. A questo proposito devo dire che il ragionamento dell'onorevole Ceravolo è del tutto esatto perché esiste tutto un tessuto di piccole e medie imprese capaci di andare incontro alle esigenze del consumatore.

Mi pare, poi, che da paesi diversi da quelli occidentali non sia possibile trarre parametri di giudizio per la nostra legislazione, dal momento che essi si trovano ancora in una fase che precede quella dello sviluppo automobilistico.

Mi pare che questo disegno di legge costituisca un serio passo in avanti per un rinnovamento della nautica. Dico questo anche rivolto all'onorevole Baghino, che penso sia più consenziente di quanto voglia mostrare con il suo voto contrario (forse più irato che convinto).

PRESIDENTE. Il disegno di legge sarà votato a scrutinio segreto al termine della seduta.

Chiedo, in caso di approvazione, di essere autorizzato a procedere al coordinamento formale del disegno di legge.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Poiché sono in corso votazioni in Assemblea, sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 13,20, è ripresa alle 13,45.

Discussione delle proposte di legge senatori Santalco ed altri: Disciplina degli scarichi nelle acque marittime (Approvata dalla VIII Commissione permanente del Senato) ((4130); e 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 la discussione abbinata delle proposte di legge d'iniziativa dei senatori Santalco ed altri: « 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 ».

L'onorevole Merli ha facoltà di svolgere la relazione.

MERLI, *Relatore*. Tutti conoscono il tormentato iter del provvedimento in discussione, che si propone di modificare le procedure relative agli scarichi in mare, così come tutti sanno che il provvedimento stesso mira a porre l'amministrazione della marina mercantile in condizione di concedere le autorizzazioni in un certo modo e a superare situazioni incresciose, che si verificano nei confronti di amministrazioni comunali, di sindaci e di imprese che pure hanno incominciato ad adottare sistemi di trattamento o di pretrattamento.

Tutti sanno anche che esiste un disegno di legge organico per la tutela delle acque dall'inquinamento, che probabilmente sarà assegnato in sede legislativa alla nostra Commissione. I vari gruppi ritengono che la proposta di legge Santalco ed altri abbia un senso nella misura in cui tende a colmare una lacuna, che ci auguriamo la più breve possibile, in attesa di una normativa organica. Vi sono stati alcuni incontri fra i vari gruppi e sono stati elaborati alcuni emendamenti

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1975

proprio per ovviare alle carenze legislative in materia di procedura di autorizzazione da parte del Ministro della marina mercantile. Tali modifiche sono state concordate per un ambito temporale estremamente ristretto, e cioè fino al 31 dicembre 1976, nella speranza che per quella data le norme organiche che la Camera sta per approntare siano portate a compimento e regolino finalmente in maniera sistematica questi rapporti.

Raccomando questi emendamenti all'attenzione della Commissione perché essi servono a risolvere alcune intricate questioni. Essi potrebbero essere sottoscritti da tutta la Commissione.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FAENZI. Il gruppo comunista, che si è fatto promotore degli emendamenti preannunciati dal relatore e che modificano così profondamente l'originaria proposta di legge Santalco, è d'accordo su quanto è stato prospettato dallo stesso relatore, ma con la precisazione che esso considera tali misure non solo del tutto transitorie ma anche alla stregua di misure che s'impongono in mancanza di una disciplina organica per la tutela delle risorse idriche dall'inquinamento affinché cambi il modo di intervenire del legislatore. Non si può continuare a concedere proroghe e poi, in sostanza, a prolungare una situazione che non è assolutamente più sostenibile.

Per questo motivo il gruppo comunista ha concordato sul testo di un emendamento che stabilisce dei termini precisi (31 dicembre 1976) e che indica che le autorizzazioni allo scarico non debbano comunque determinare un aggravamento degli attuali livelli di inquinamento. Noi auspichiamo che si possa, nel corso del 1976, arrivare alla applicazione del disegno di legge organico presentato al Parlamento da tutti i partiti dell'arco costituzionale.

MAROCCO. Anche da parte del gruppo della democrazia cristiana vi è piena disponibilità all'accoglimento degli emendamenti predisposti dai colleghi, dei vari gruppi, con l'intesa che domani si proceda alla votazione definitiva, consentendo così al legislatore di avere il tempo sufficiente ad apportare tutte quelle innovazioni che ci prefiggiamo di realizzare.

BAGHINO. Mi sembra che i preannunciati emendamenti appartengono a tutta la Commissione, che ha deciso appunto di seguire questa strada. Io non so cosa sia l'«arco costituzionale»; certamente in geometria non esiste.

Il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale è preoccupato ed è interessato alla soluzione del problema dell'inquinamento e degli scarichi delle aziende; pertanto sollecita l'approvazione del provvedimento in discussione. Inoltre, se fosse possibile, si potrebbe nel primo articolo non usare le parole «in attesa di» ma fare un riferimento diverso. Tutti i gruppi dovrebbero poi impegnarsi nella discussione del provvedimento con sollecitudine. Pertanto, anche il gruppo del Movimento sociale italiano-destra nazionale aderisce alla soluzione prospettata dall'onorevole Merli.

MERLI, Relatore. Mi auguro che l'appello dell'onorevole Baghino sia accolto dal ministro della Marina mercantile e che siano stanziati i fondi per le piccole e medie industrie nel piano a breve termine.

GIOIA, Ministro della marina mercantile. Anche il Governo è d'accordo e ritiene che questo sia uno strumento valido per superare le presenti difficoltà, auspicando che la Commissione competente approvi sollecitamente il provvedimento in discussione.

Ho sentito parlare di difficoltà finanziarie, ma alla fine quello che conta di più oggi è di avere la legge, perché al finanziamento dei piani si potrà provvedere separatamente. Pregherei pertanto il relatore e gli altri membri della Commissione di eliminare questo ostacolo. Io, ad esempio, ho già disposto un accertamento del numero dei comuni costieri che hanno questo problema per valutare la spesa e per poi chiedere al Ministero del tesoro uno stanziamento, anche pluriennale, che consenta di risolvere tale problema. Ma se non vi è la legge o se essa rimane bloccata perché il Ministero del tesoro non concede i fondi non è da escludere che fra un anno ci troveremo nella medesima situazione in cui siamo oggi.

BALLARIN. Vorrei cogliere questa occasione per anticipare il contenuto di un ordine del giorno che il gruppo comuni-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1975

sta presenterà al momento opportuno. Esso è diretto a richiamare l'attenzione del Ministro della marina mercantile sulle autorizzazioni già concesse.

Ritengo di non poter condividere la stesura del testo che ci è stata proposta perché con essa si escludono dal provvedimento le autorizzazioni indirette. L'ordine del giorno che noi comunisti presenteremo riguarda le autorizzazioni a scaricare in mare residui di fabbriche in tutto il territorio nazionale, che provocano danni ingentissimi anche perché non vi è alcun controllo da parte delle autorità marittime sulle distanze e sulla profondità del mare. È inutile, ritengo, piangere lacrime di cocodrillo ed accusare i pescatori di cozze di avere provocato il colera o condannare i pescatori perché pescano in acque inquinate, come è avvenuto a Venezia nove giorni fa, quando due pescatori sono stati condannati a dieci giorni di carcere e ad una multa. Ritengo perciò necessario che il ministro dia mandato alle capitanerie di porto di rivedere le autorizzazioni dirette ed indirette. Ciò per evitare, ad esempio, che la MONTEDISON scarichi ogni giorno due motonavi davanti a Chioggia od a Ravenna. Le capitanerie di porto devono essere messe in condizioni di poter intervenire e, quindi, è necessario dotarle di un organico adeguato e di mezzi efficienti per prevenire l'inquinamento

PRESIDENTE. Non essendovi altri iscritti a parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali. Il seguito della discussione è rinviato alla seduta di domani, venerdì 19 dicembre, alle ore 9,30.

Sull'ordine dei lavori.

CERAVOLO. Chiedo di parlare sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

CERAVOLO. Il provvedimento all'ultimo punto dell'ordine del giorno non è tale da poter essere rapidamente approvato, ma per la sua importanza richiede una approfondita discussione.

MERLI, *Relatore*. Sono pronto a svolgere la relazione; tuttavia comprendo le obiezioni dell'onorevole Ceravolo.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Desidero far rilevare alla Commissione

la necessità di pervenire con urgenza all'approvazione del disegno di legge sul credito navale. Dall'approvazione del provvedimento, infatti, dipende la soluzione di numerosi problemi, quali la determinazione dei prezzi delle navi della FINCANTIERI che verranno cedute alla FINMARE e la messa a punto degli accordi relativi alle navi della FINMARE, in cantiere, per le quali sono state stabilite le caratteristiche e le date di consegna, ma non sono ancora stati stabiliti i prezzi.

CERAVOLO. Non intendiamo ostacolare l'iter del provvedimento, abbiamo solo sottolineato la necessità che esso sia discusso approfonditamente e siamo pronti ad iniziare subito la discussione sulle linee generali.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può rimanere stabilito che la seduta è sospesa fino alle ore 16,30 e riprenderà con la discussione del disegno di legge n. 4187.

(Così rimane stabilito).

La seduta, sospesa alle 14,05, è ripresa alle 16,45.

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
LOMBARDI GIOVANNI

Discussione del disegno di legge: Modifiche ed integrazioni alle leggi riguardanti il credito navale, le provvidenze a favore delle costruzioni navali e la sostituzione del naviglio vetusto (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (4187).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «modifiche ed integrazioni alle leggi riguardanti il credito navale, le provvidenze a favore delle costruzioni navali e la sostituzione del naviglio vetusto», già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta dell'11 dicembre 1975.

L'onorevole Merli ha facoltà di svolgere la relazione.

MERLI, *Relatore*. Nella relazione che accompagna il disegno di legge sono molto ben illustrate le varie situazioni che oggi

concorrono a creare le difficoltà che attraversa l'industria cantieristica italiana. Si tratta di una crisi, evidentemente, non solo a carattere nazionale ma che però investe i cantieri navali italiani in un momento particolarmente favorevole, dovuto all'applicazione delle leggi varate in materia negli ultimi anni ed in cui si stava cercando di superare il *gap* che separava i cantieri stessi da quelli europei ed internazionali, attraverso un'adeguata ristrutturazione. Tali cantieri, come sa bene la Commissione in questi ultimi anni sono passati, per la maggior parte, all'IRI o a società a quasi esclusiva partecipazione statale.

Gli strumenti che il Ministero della marina mercantile ha individuato sono quelli già predisposti dal legislatore ma opportunamente adattati; attraverso la manovra creditizia ed attraverso quella dei tassi d'interesse si vuole consentire ai nostri cantieri di poter competere con quelli degli altri Stati, anche sotto il profilo degli aiuti e delle provvidenze, che all'estero, in un modo o nell'altro, vengono concessi. Sapete bene che bisogna tenere conto delle norme della CEE e dell'OCSE, però, sapete pure che gli strumenti creditizi previsti all'articolo 1 del disegno di legge, non erano mai, prima di ora, stati adoperati. Questo è quindi uno spunto interessante, che consente di continuare quel sistema di contribuzione che si è dimostrato abbastanza efficace — sia pure in un momento di congiuntura favorevole — a mantenere i livelli occupazionali e una certa capacità competitiva.

In questo momento è calata la domanda di grosse navi, verso la cui produzione ci si era orientati, ed è per questo motivo che il disegno di legge insiste sulle navi di piccolo cabotaggio delle quali, invece, la richiesta è molto elevata, al fine di supplire alla carenza di ordinativi in altri settori. In sostanza, mi pare che(ampliando le provvidenze fino all'80 per cento, per alcuni aspetti, il Governo si sia preoccupato di dare respiro a tutta l'industria cantieristica.

Ho letto il dibattito che si è svolto al Senato su questo argomento ed ho avuto modo di constatare che da parte di alcuni senatori sono state sollevate critiche ed eccezioni per il fatto che negli ultimi provvedimenti varati in questa sede, anche dai predecessori dell'attuale ministro, era stato preso l'impegno di portare davanti alle

Commissioni parlamentari una relazione sulla situazione della ristrutturazione cantieristica. Ho appreso con piacere — ed il ministro ce lo confermerà — che il Governo ha assunto l'impegno di non avviare la ristrutturazione fino a che non si sarà svolto un approfondito dibattito sui problemi sollevati dai colleghi del Senato. Trovo sia giusto riconoscere che, fino ad oggi, si è seguita una politica di tamponamento di situazioni di emergenza; basti pensare che lo Stato si è accollato i cantieri peggiori, ancora non strutturati giuridicamente, per rendersi conto che, per quanto riguarda la ristrutturazione — che si fondava sui cantieri di pertinenza dello Stato — si è resa necessaria la formulazione di un piano organico nazionale che si occupi anche dei cantieri che originariamente erano privati, visto che oggi lo Stato possiede praticamente il 90 per cento dell'industria cantieristica, eccezion fatta per la nautica da diporto. Secondo me, occorre arrivare alla specializzazione dei singoli cantieri, dato che non si può pretendere che questi ultimi producano solo grosse navi, mentre è, invece, necessario fare in modo che si adeguino alle necessità territoriali, e che possano lavorare secondo dei criteri attuali ed avanzati, come avviene in Giappone, paese *leader* in questo settore.

Considerando la difficile situazione dei cantieri italiani, ci si rende conto che l'opera di ristrutturazione ha bisogno di investimenti di miliardi di lire e che occorre, preliminarmente, affrontare in Parlamento il problema per poter assicurare i contributi necessari a mantenere il livello occupazionale ed a evitare che venga meno un certo tipo di maestranze, importantissimo per lo sviluppo del paese.

Pur riconoscendo che il disegno di legge non è esente da alcune imperfezioni, prego i colleghi di volerlo accogliere per lo spirito che lo informa, cioè di dare respiro, in un momento difficile per tutta l'economia italiana, all'industria cantieristica.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

FOSCARINI. Il provvedimento in discussione è indubbiamente importante perché affronta sia il credito navale, sia la situazione del naviglio vetusto. Il 27 dicembre del 1973 affrontammo un dibattito sulla cantieristica ed anche allora la di-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1975

scussione — ricordo che il relatore era sempre l'onorevole Merli — fu particolarmente sintetica, dato che ci si trovava, come adesso, in prossimità della chiusura dei lavori della Camera. Per questo motivo noi comunisti abbiamo insistito per avere una discussione la più ampia possibile e, nello stesso tempo, abbiamo cercato di contemperare tale esigenza con l'invito rivolto dal ministro di concludere al più presto per dargli la possibilità, nei giorni che separano la chiusura della Camera dalla sua riapertura, di provvedere al disbrigo di alcune pratiche urgenti.

Voglio preliminarmente affermare che il nostro gruppo non è mai stato contrario all'erogazione del credito navale, anche al fine della competitività della nostra flotta e della nostra cantieristica; ma abbiamo posto l'accento sull'esigenza di accrescere la capacità competitiva delle imprese della nostra cantieristica attraverso il potenziamento dell'assetto e il miglioramento dell'organizzazione produttiva. Mi pare che il relatore abbia saltato a piè pari questa esigenza, che evidenziammo già nel 1973. In quell'occasione l'onorevole Merli assicurò l'Assemblea ed il nostro gruppo — che aveva espresso le stesse esigenze di oggi — che nel prossimo provvedimento se ne sarebbe senz'altro tenuto conto. Ogni volta si ripetono le stesse cose ed ogni volta vengono dimenticate.

Voglio essere molto stringato questa sera, ma voglio anche affrontare alcune questioni, soprattutto quella del modo in cui noi controlliamo le leggi che approviamo di volta in volta. L'articolo 5 della legge 2 febbraio 1974, n. 26, per l'esercizio del credito navale, recita testualmente: « Il ministro della marina mercantile è tenuto a presentare al Parlamento entro il 31 luglio di ogni anno e contestualmente alla presentazione dello stato di previsione di spesa del suo dicastero, un documento riepilogativo delle operazioni di credito navale effettuate con il contributo dello Stato nel precedente esercizio finanziario ». Dopo la pubblicazione di tale legge sulla *Gazzetta Ufficiale* del 4 marzo 1974 noi abbiamo atteso e il 31 luglio e la presentazione della tabella, ma né alla data del 31 luglio né in occasione della presentazione di tale tabella si è visto alcun documento riepilogativo. Dobbiamo cessare di fare discussioni generiche: credo che il ministro abbia compreso la nostra posizione, che è quella di guardare avanti ren-

dendoci conto, però, di quanto è stato fatto in passato per modificare o confermare il nostro atteggiamento.

Quindi, io chiedo al ministro se questi sono o meno degli obblighi; ho cercato fra i documenti e questo documento riepilogativo non c'è, mentre a noi servirebbe dal momento che stiamo discutendo un provvedimento relativo al credito navale per il rifinanziamento della legge 9 gennaio 1962, n. 1.

A chi sono stati dati questi contributi? Con l'articolo 1 del provvedimento in discussione eleviamo il tasso nel pagamento degli interessi al 6,50 per cento: vogliamo però sapere a quali imprese siano stati dati i contributi stessi per l'anno decorso. Di questo non ho trovato traccia. Per quanto riguarda gli investimenti previsti nella legge 27 dicembre 1973, n. 878, noi approvammo l'articolo 13 che prevedeva contributi per i nuovi investimenti. L'onorevole Merli ricorda certamente tutta la polemica che fu fatta allora; voglio citare testualmente l'articolo 13: « Per la realizzazione di nuovi impianti e opere relative, predisposti dalle imprese di costruzione di navi per la navigazione marittima e dalle imprese addette ai lavori diversi, rispettivamente previste dagli articoli 2 e 10, ed approvati dal Ministero per la marina mercantile, destinati ad accrescere la capacità competitiva delle imprese attraverso il potenziamento dell'assetto impiantistico o il miglioramento dell'organizzazione produttiva relativi ai lavori navali, può esser concesso un contributo del 10 per cento sul totale degli investimenti ammessi ». Furono allora stanziati 13 miliardi di lire che misero in movimento 130 miliardi di lire. Ma anche qui, all'articolo 14, la stessa legge invitava il Ministero della marina mercantile a presentare al Parlamento le iniziative sulla base di un piano di sviluppo globale della cantieristica italiana, che avrebbe dovuto essere approvato dal CIPE e presentato dal Governo al Parlamento entro il 30 giugno 1974.

Il ministro Coppo presentò un'ipotesi di lavoro (non la si può certo considerare un piano globale) e quindi aspettiamo ancora da parte dell'attuale ministro della marina mercantile questo piano sulla cantieristica. Stiamo esaminando il problema degli aeroporti, stiamo esaminando il problema degli aeroporti, stiamo esaminando il problema dei porti, dobbiamo af-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1975

frontare anche quello dei cantieri. Lo si disse già nel 1973; con l'articolo 13 testé citato furono stanziati 13 miliardi di lire, ma nel provvedimento in corso non mi pare che siano state stanziare somme a questo titolo. È vero che si stanziavano contributi del 5 per cento negli interessi su una spesa globale del 70 per cento, però non vi sono contributi stanziati in conto capitale, come avvenne nel 1973.

Allora, qual è la strada da seguire? Vogliamo incentivare la produzione come cantieri, dare questo concorso negli interessi pari al 6,50 per cento in base alla legge sul credito navale alle imprese armatrici, dare sovvenzioni per il naviglio vetusto, però non affrontiamo il problema di fondo, che secondo me è quello di dare una sistemazione ai cantieri nel senso di trasformarli, di ammodernarli, di consentire una lavorazione moderna.

Mi pare che il ministro sia andato recentemente in Giappone. Avevamo prima una produzione di 300 mila tonnellate, siamo arrivati ad un milione, abbiamo commesse con la flotta di Stato e investimenti della marina militare che vanno fino al 1977-1978. Non dobbiamo limitarci a dire che i nostri cantieri debbono dare lavoro soltanto alla flotta di Stato, alla flotta pubblica. Noi dobbiamo anche, non dico sul piano mondiale ma su quello comunitario quanto meno, poiché i paesi scandinavi ed anche la Spagna sono attrezzati e forniscono navi agli altri paesi, affrontare il problema della cantieristica nelle varie componenti, cioè per la costruzione, per le riparazioni e così via.

Quindi, ancora una volta noi abbiamo gli strumenti adatti per affrontare questo problema. Si dice che è necessario aspettare per vedere cosa succederà. Non possiamo agire così, poiché è necessario arrivare ad un esame più approfondito. Al Senato ci siamo astenuti ed anche qui ci asterremo per permettere che il disegno di legge vada avanti: non abbiamo neppure presentato emendamenti. Dobbiamo tuttavia ricordarvi determinati aspetti del provvedimento.

GIOIA. *Ministro della marina mercantile.* Non abbiamo stabilito fondi perché la legge n. 878 autorizza, occorrendo, a provvedere con legge di bilancio. Infatti nel bilancio del 1976 abbiamo aggiunto 4 miliardi di lire.

FOSCARINI. Che cosa rappresentano 4 miliardi?

GIOIA. *Ministro della marina mercantile.* Sono 4 miliardi di contributi in fondo capitale.

FOSCARINI. Il concorso negli interessi è una cosa a parte; quindi, non c'è nulla. Avevamo 13 miliardi e ritenevamo tale cifra irrisoria.

GIOIA. *Ministro della marina mercantile.* Con l'ultimo decreto-legge dell'agosto di quest'anno abbiamo aggiunto 13 miliardi. Poi nel bilancio del 1976 altri 4 miliardi. Poiché le domande sono state presentate entro il 30 gennaio 1975, dopo l'approvazione di questo disegno di legge, essendo previsto un termine ulteriore di 6 mesi per i ritardatari, avremo il quadro completo. Faccio un esempio: le domande presentate entro il 30 gennaio sono per circa 370 miliardi di lire; ne arriveranno altre fino a raggiungere i 400 miliardi. È facile, quindi, fare il computo di quello che manca. Poi il Governo provvede integrando il bilancio, come previsto dalla legge n. 878. Lo stanziamento per il 1976 stabilito in base a questa legge è di 4 miliardi di lire. Non credo quindi che vi sia motivo di eccessiva preoccupazione.

FOSCARINI. L'articolo 14 prevede che le iniziative di cui al primo comma sono approvate sulla base di un piano globale di sviluppo della cantieristica italiana, che dovrà essere approvato dal CIPE. Questo piano è stato approvato; ma mi domando se può definirsi un piano. Le richieste per la realizzazione di nuovi impianti e opere relative di cui all'articolo 13 devono essere presentate per l'approvazione entro il 30 gennaio 1975. Questo vuol dire che entro il 30 gennaio del 1975 bisognava utilizzare quei 13 miliardi. Non mi risulta invece che si sia messa mano ad alcuna opera di ammodernamento utilizzando tale stanziamento.

Stando così le cose, è necessario che il ministro fornisca un quadro completo della situazione per poter affrontare il problema della riorganizzazione della produzione e dell'ammodernamento degli impianti e dei cantieri. Non mi sembra comunque che il provvedimento in discussione vada in questa direzione.

MAROCCO. Esaminando questo provvedimento, così ampiamente illustrato dal collega Merli, abbiamo potuto constatare che allo stato attuale l'industria cantieristica nazionale, pur con i progressi realizzati in sede organizzativa e tecnica, non ha ancora risolto tutti i problemi che condizionano il raggiungimento di una stabile condizione competitiva. Inoltre, l'aumento notevole dei costi globali della costruzione navale, intervenuti in tempi relativamente brevi, ha impedito il pieno raggiungimento dei risultati previsti.

Sappiamo che c'è stato un notevole investimento da parte del gruppo FINCANTIERI nell'ultimo decennio (circa 30 miliardi di lire) per corrispondere ad un assetto impiantistico che tenesse conto anche delle vocazioni di ciascun cantiere (cantieri di riparazione e di piccolo cabotaggio, cantieri per la costruzione di grosse cisterne dalle 200 alle 250 mila tonnellate), mettendoli in condizione di realizzare queste costruzioni in tempi il più possibile brevi, con una distribuzione razionale della manodopera e, quindi, con costi abbastanza contenuti. Questa, infatti, è la condizione necessaria per mantenere una posizione di competitività rispetto ai prezzi praticati in Europa ed in Giappone nell'ambito del mercato mondiale.

Pertanto, le facilitazioni creditizie previste dal disegno di legge in discussione trovano giustificazione nella opportunità di facilitare il prosieguo degli sforzi da parte dei cantieri nel campo della ristrutturazione e del potenziamento; sforzi resi più difficili per effetto della perdurante congiuntura sul mercato finanziario. Non dimentichiamoci che in questi ultimi tre anni l'impennata dei prezzi del petrolio ha determinato un abbassamento della domanda di navi-cisterna. Sappiamo che nei fiordi norvegesi vi sono circa 310 grosse navi cisterna in disarmo e che i nostri cantieri (in particolare quello di Monfalcone) fanno opere in proprio per consentire agli operai di poter lavorare, beneficiando delle leggi da noi approvate tre anni or sono a tale proposito. Quando una di queste navi è pronta, va a finire a Porto Marghera e lì rimane fino a quando non vi sarà una nuova richiesta di navi di quel tipo.

Quindi, secondo me, le provvidenze che approviamo potranno certamente favorire, in una situazione preoccupante dal punto di vista economico, tutte quelle iniziative

che consentiranno indubbiamente di accrescere la capacità competitiva della nostra industria navalmecanica e di mantenere i livelli occupazionali.

BAGIINO. Non intendo intervenire nel merito del provvedimento in quanto in definitiva si tratta di una proroga per ulteriori agevolazioni. L'unica cosa che non ci conviene molto è che tutto questo viene fatto sempre per la cantieristica, ma non per l'ammodernamento dei cantieri, anche se c'è un articolo che si intitola « credito ai cantieri per nuovi investimenti ».

Questi contributi possono certamente favorire, in un periodo di crisi di lavorazione certi cantieri, in attesa delle ordinazioni per mantenere l'occupazione. Tuttavia, occorrerebbe una più precisa impostazione da parte del Governo, altrimenti viene esclusa completamente la competitività. Se non ci preoccupiamo anche dell'ammodernamento; se non ci preoccupiamo di conoscere ciò che viene fatto all'estero in modo da poter prevedere le possibili iniziative; se non ristrutturiamo tutto il sistema dei nostri cantieri, arrivando anche a studiarne la specializzazione, ci troveremo sempre ad approvare provvedimenti di favore, di anticipo, di erogazione ma non saremo mai al passo con la concorrenza, che proviene soprattutto dal Giappone, oltre che da altri paesi. Si tratta di un problema da tenere in attenta considerazione perché è necessario fare qualche cosa di organico senza distinzione alcuna fra maggioranza, ed opposizione, affinché il lavoro comune porti realmente a risultati positivi.

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

MERLI, *Relatore*. Ringrazio i colleghi che, pur apportando il loro contributo critico, hanno accettato l'impostazione della relazione da me svolta e le note aggiuntive che mi sono permesso di fare all'inizio.

Debbo dire che questo strumento, pur essendo parziale, ha introdotto alcune novità interessanti, come quella dell'erogazione del credito navale a vantaggio dei cantieri, credito che fino ad oggi era ad esclusivo vantaggio dei soli armatori. Senza dubbio sarebbe volontà del Parlamento che fosse data al più presto attuazione a

quanto è previsto dalle ultime leggi in materia di cantieristica che abbiamo approvato in questa sede, al fine di avere un quadro abbastanza preciso ed informativo che consenta a ciascuna parte politica di potersi orientare, anche in sede di redazione di nuovi provvedimenti che risolvano i problemi del settore.

Invocare una normativa generale più organica, più perfetta, è una esigenza che tutti avvertiamo, anche se non è di facile attuazione perché ci troviamo di fronte ad una concorrenza straniera che non si manifesta esclusivamente nella competitività dei costi ma che si esercita anche nelle forme surrettizie — fatte qualche volta con molta più abilità di quanto non sappia fare il Parlamento italiano — del sostegno e del protezionismo all'industria cantieristica.

Qualche volta noi manchiamo di flessibilità in questo settore, in quanto la nostra industria non compete in pieno o per lo meno a parità di condizioni, almeno con quelle europee. Credo, pertanto, che sia giusta l'esigenza manifestata più volte di doversi rivolgere ad una ristrutturazione degli impianti. All'onorevole Foscariini vorrei dire che non ho taciuto particolari argomenti nella relazione svolta, anzi, quando parlavo di ristrutturazione dei cantieri avevo un convincimento ben preciso in riferimento ai nuovi investimenti, che debbono tener conto anche delle caratteristiche ambientali. Dobbiamo sempre ricordare che l'industria navale è stato il mezzo con cui l'Italia da paese agricolo è diventato paese industriale. Proprio l'industria navale è quella che per certi aspetti, anche perché legata a particolari caratteristiche, necessita di particolari attenzioni. Riteniamo che alcune idee, oltre che alcuni stanziamenti che il ministro ha potuto ottenere valendosi della legge di bilancio, rappresentino spunti interessanti in questo settore.

FOSCARINI. L'unica novità è quella che riguarda gli immobilizzi.

MERLI, *Relatore*. Erano già previsti nella legge del 1973, solo che lì si usava il sistema del credito navale a favore degli armamenti e non, come ora, direttamente per i cantieri navali.

FOSCARINI. Ciò era previsto anche nella legge n. 873.

MERLI, *Relatore*. Sì, ma si trattava di un altro sistema, in quanto non c'erano i tassi favorevoli, che qui sono invece previsti.

FOSCARINI. Ho precisato che con la legge del 1962 è stato elevato il tasso dal 4,80 al 6,50 per cento. Tutti i tassi sono aumentati ed anche il concorso nel pagamento degli interessi, però nella legge n. 873 vi era anche la sovvenzione per la produzione. Ora, invece, c'è una novità costituita dall'immobilizzo per la costruzione delle navi. Non so se mi sono spiegato.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Desidero ringraziare l'onorevole Merli che, nella sua pur breve relazione, è stato molto preciso mettendo in evidenza quali sono gli aspetti più importanti del disegno di legge. Mi consentirete di fare presente, sia pure brevemente, che la nuova politica marinara che si vuole attuare, tendente a fare di questo il settore trainante dell'economia nazionale, esige alcune risposte che in parte già sono state date, mentre altre dovranno essere date, come dirò rapidamente.

I punti fondamentali, come ebbi occasione di ricordare in sede di esame dello stato di previsione della spesa del mio dicastero, sono tre. Il primo punto riguarda l'aumento della capacità competitiva del sistema portuale italiano, cui s'intende provvedere con il disegno di legge all'esame della Commissione e che concerne sia la nuova struttura dei porti marittimi sia la nuova gestione portuale.

Il secondo punto riguarda il potenziamento della flotta pubblica e privata. La prima legge di ristrutturazione della FINMARE, proprio in ordine a questa nuova politica marinara, ha offerto la possibilità di creare una flotta mercantile pubblica, accanto a quella privata, allo scopo di aumentare la presenza della bandiera

Il terzo punto concerne la capacità competitiva dei cantieri italiani. Il presente disegno di legge si preoccupa di questi due ultimi aspetti, e cioè del potenziamento della flotta pubblica e privata e dei cantieri italiani per renderli più competitivi. L'azione che si è cominciata a svolgere cade in un periodo di gravissima crisi mondiale della cantieristica, che ha avuto ripercussioni anche in Italia perché parecchie commesse che i cantieri avevano -

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1975

già ricevuto e che avrebbero assicurato la piena continuità della linea di produzione fino al 1978 sono state ritirate o ritardate da chi le aveva effettuate. Il problema che abbiamo di fronte è questo: dobbiamo utilizzare i prossimi cinque anni sino al 1980 — periodo che la legge n. 684 assegna in definitiva per la completa ristrutturazione della flotta di preminente interesse nazionale — per svolgere un'azione capace di rendere più competitivi i nostri cantieri (perché non è immaginabile che nel 1981 si possa dar luogo ad un altro piano FINMARE), di assicurare ai cantieri l'attuale livello occupazionale (ciò va riferito al tonnello, e cioè alla produzione di un milione di tonnellate, come ha detto l'onorevole Foscari) facendo di questo un settore trainante dell'economia nazionale, e creando i presupposti perché la produzione non debba essere assorbita soltanto dal mercato interno — che non avrebbe più la capacità di farlo dopo il 1980 — ma sia proiettata all'estero. Ciò è certamente difficile, ma non impossibile considerando che altri paesi come la Svezia, la Norvegia ed il Giappone — in realtà l'unico responsabile della gravità della crisi mondiale dei cantieri — sono riusciti a fare questo, per cui non si vede perché non ci debba riuscire l'Italia.

Il problema è di ottenere dal sistema la ristrutturazione dei cantieri. La legge n. 878 ha creato i presupposti perché ciò avvenga, ma, come ha ricordato l'onorevole Foscari, ancora non si va verso questa ristrutturazione. Mi sono preoccupato di vedere per quale ragione non si iniziava tale ristrutturazione nonostante la legge n. 878 e la presenza dei contribuenti necessari per avviarla. È emerso che, in effetti, tale legge non si era preoccupata di mettere a disposizione dell'industria cantieristica il credito necessario, e quindi la disponibilità finanziaria per gli investimenti indispensabili a realizzare la ristrutturazione. Così, una norma contenuta in questo disegno di legge stabilisce che gli istituti di credito abilitati dalle leggi nn. 1 e 26 sono autorizzati a concedere i mutui necessari all'industria cantieristica per una durata non superiore a quindici anni.

Ora, nel momento stesso in cui abbiamo risolto questo problema, ci siamo dovuti preoccupare di non gravare eccessivamente questa industria del costo degli interessi relativi per cui si è stabilito di

dare un contributo del 5 per cento sul pagamento degli interessi. Rilevo che da una certa lentezza che si è verificata poteva anche apparire che vi fossero resistenze di altra natura nell'attuazione della ristrutturazione. Le domande infatti, sono state presentate nell'ultimo termine indicato dalla legge, e cioè il 30 giugno 1975. Il piano presentato dal ministro Coppo, come ha rilevato giustamente l'onorevole Foscari, era indicativo. Le domande, con cui si accompagnano i progetti, renderanno il piano concreto.

FOSCARINI. È stato messo il carro avanti ai buoi!

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. In base alla legge lo doveva fare prima e così ha fatto. Ora, siccome le industrie hanno aspettato l'ultimo momento per presentare le domande, mi è sembrato opportuno, senza voler approfondire troppo, stabilire nel provvedimento tempi di realizzazione. Così, il ministro che approva la ristrutturazione di un cantiere deve indicare i tempi entro cui questo si deve realizzare e, se non viene realizzato, si procede anche alla revoca del contributo, così come viene previsto nel disegno di legge.

Devo lealmente riconoscere che in alcune zone i ritardi sono stati causati anche dalla lentezza della burocrazia comunale o regionale, che doveva dare pareri o cose di questo genere. Tuttavia, mi è sembrato opportuno prevedere quella norma per garantire a noi stessi, e oltretutto a fini comunitari, che entro tre anni, al massimo quattro, il piano di ristrutturazione dei cantieri italiani venga realizzato. Mi sono riferito ai fini comunitari, perché la Comunità economica europea era orientata a non prorogare i benefici a favore dei cantieri che, com'è noto, scadranno il 31 dicembre 1976. Noi abbiamo resistito a questa linea (anche altri paesi come l'Inghilterra e la Francia si sono associati), sostenendo che, in un momento di crisi mondiale, i cantieri europei hanno bisogno di una ristrutturazione, anche in vista dei progressi tecnologici che si sono registrati in questi ultimi mesi. Quindi, ora proroghiamo al 1977, ma non abbiamo rinunciato ad insistere per ulteriori proroghe, sino alla completa realizzazione dei programmi di ristrutturazione dei cantieri italiani.

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1975

Accanto a questi benefici che noi intendiamo dare ai cantieri abbiamo aggiunto anche quelli per le scorte e che rispondono a queste esigenze; i cantieri saranno impegnati con una spesa superiore ai 400 miliardi di lire, per cui l'onere di ammortamento sarà di notevole entità, anche se il costo degli interessi, per effetto del contributo del 5 per cento per gli immobilizzi, viene ridotto. Il contributo che s'intende dare per gli immobilizzi sulle scorte serve ad aiutare i cantieri a non far slittare troppo i prezzi delle costruzioni, procedendo negli ordinativi man mano che sono necessarie le materie prime e, quindi, pagandole ai prezzi del momento. Tramite questo disegno di legge i cantieri potranno — in relazione ai progetti di costruzione concordati — ordinare le scorte per tutto l'anno ed avere un contributo sul pagamento degli interessi del 5 per cento.

A questo provvedimento si riallaccia quello del potenziamento della flotta pubblica e privata e del rinnovo del naviglio vetusto.

Un altro elemento di novità è rappresentato dalla possibilità di programmazione da parte del ministero e degli imprenditori pubblici e privati; più che di una novità vera e propria si tratta del ripristino di un criterio prima considerato giusto e poi revocato; il credito navale, infatti, era nato da un contributo, in seguito non più erogato, che avrebbe dovuto consentire tale programmazione. In questo momento, invece, sapendo quali sono i fondi disponibili e sapendo che il contributo è del 6,50 per cento, possiamo verificare se le disponibilità in bilancio sono congrue rispetto alle navi ordinate ai cantieri e, se non lo sono, provvedere per tempo.

Non posso fare a meno di deplorare il fatto che la direzione generale competente non mi abbia comunicato che bisognava presentare una relazione; capisco che il regolamento è stato approvato con molto ritardo e che, quindi, non essendo stata assegnata alcuna somma, non era possibile fare delle previsioni; tuttavia avevamo l'obbligo di riferire, anche se negativamente e in ritardo.

FOSCARINI. Desidero sapere se, qualora venissero comperate delle navi all'estero, daremmo ugualmente i finanziamenti, così com'è avvenuto in passato.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Non so cosa sia stato fatto in passato.

FOSCARINI. È necessario saperlo!

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Attraverso la determinazione del tasso fisso crediamo di poter indurre gli armatori, che si erano impegnati a costituire società miste con la FINMARE, ad ordinare sino a 24 navi (questa è una delle ragioni che rendono urgente l'approvazione del disegno di legge)

All'onorevole Foscari devo pure una risposta per quel che attiene il piano della cantieristica. Ho già spiegato perché non figura uno dei fondi previsti dall'articolo 13 della legge n. 878, cioè ho ricordato che quest'ultima consente di provvedere con la legge di bilancio. In pratica, dopo aver ultimato l'istruttoria delle domande pervenute al 30 giugno 1975, e dopo aver riferito — in base all'impegno assunto in Senato — alle Commissioni parlamentari sul programma generale, Parlamento e Governo potranno indirizzare la produzione in modo tale da assicurare una puntuale corrispondenza di questa alle esigenze dell'armamento pubblico e privato, nonché militare. I fondi previsti non sono ancora stati utilizzati poiché le domande sono state presentate l'ultimo giorno utile e bisogna ancora esaminarle; purtroppo, come ho già avuto modo di far notare, l'ispettorato tecnico del Ministero della marina mercantile ha solo tre funzionari. Mi è stato assicurato che si cercherà di ovviare a tale carenza, che non consente di espletare per tempo le funzioni proprie di tale ispettorato.

Penso che questo disegno di legge ci consentirà di garantire la piena attività di tutte le linee produttive dei cantieri fino al 1980; saremo l'unico paese al mondo che riuscirà a resistere alla crisi dell'industria cantieristica, l'unico in cui non sono previsti licenziamenti di operai. Contiamo di presentare qualche altro provvedimento per garantirci la possibilità, in futuro, di poter competere con i cantieri esteri in modo più deciso; su questa linea d'azione anche i sindacati si sono dichiarati disponibili a collaborare con il Governo, al fine di ottenere tale risultato. Per sviluppare questo tipo di politica credo che, come i paesi che ho già ricordato — Spezia, Norvegia e Giappone — anche

l'Italia dovrà essere presente, dopo il 1980, sul mercato estero, visto che la crisi giapponese è molto più grave di quanto gli interessati tentino di far apparire. Sono stato in Giappone recentemente e le persone con le quali ho parlato mi hanno confermato che la situazione cantieristica è grave.

Ringrazio, quindi, gli onorevoli commissari per aver accolto la mia preghiera di discutere ed approvare subito questo provvedimento in modo da consentirmi di prendere le misure necessarie per il miglioramento dei nostri cantieri ed il mantenimento dell'attuale livello occupazionale.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli del disegno di legge nel testo del Senato, che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 1.

(Credito navale)

Per i lavori relativi alla costruzione, alla trasformazione, alla modificazione nonché alle grandi riparazioni, ordinati ai cantieri navali negli anni 1976 e successivi, il contributo nel pagamento degli interessi previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, è determinato nella misura del 6,50 per cento. Per le navi speciali e per quelle di stazza lorda non superiore alle 3 000 tonnellate il finanziamento e il relativo contributo sono concessi fino all'80 per cento del prezzo della nave.

Il contributo di cui al comma precedente è aumentato di 2 punti per i finanziamenti di durata non superiore ad 8 anni concessi a società di costruzioni navali che abbiano i requisiti richiesti dal Codice di navigazione per iscrivere navi nelle matricole nazionali. I finanziamenti predetti possono raggiungere l'80 per cento del prezzo dei lavori indicati dalla società e che sia ritenuto attendibile dal Ministro della marina mercantile in base a valutazioni effettuate dall'Ispettorato tecnico alla data di inizio dei lavori.

I contributi predetti sono corrisposti, con le condizioni e modalità previste dal terzo al sesto comma dell'articolo 4 della legge 9 gennaio 1962, n. 1 e successive modificazioni, durante il periodo di ammortamento, per il tramite dell'istituto fi-

nanziatore, alla scadenza delle annualità o semestralità relative a ciascun mutuo. Gli stessi contributi, durante il periodo di somministrazione del finanziamento, sono calcolati con riferimento all'ammontare di ciascuna quota di finanziamento erogata secondo lo stato di avanzamento dei lavori di costruzione della nave.

Il tasso agevolato d'interesse a carico delle imprese finanziate è pari alla differenza tra il tasso massimo da applicarsi sui finanziamenti, stabilito con le modalità di cui al successivo comma, ed il contributo nel pagamento degli interessi accordato dallo Stato.

Il tasso massimo da praticare sui finanziamenti è fissato con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con quello della marina mercantile, sentito il Comitato interministeriale per il credito ed il risparmio.

(È approvato).

ART. 2.

(Garanzie del credito per il piccolo naviglio)

Per le unità di stazza lorda non superiore alle 3.000 tonnellate il credito derivante dai finanziamenti di cui alla legge 9 gennaio 1962, n. 1, e successive modificazioni, è garantito esclusivamente da ipoteca sulle navi.

(È approvato).

ART. 3.

(Demolizione naviglio vetusto)

La validità delle disposizioni prorogate con la legge 28 gennaio 1974, n. 19, escluse quelle relative alle agevolazioni fiscali, è ulteriormente prorogata al 31 dicembre 1980.

Il contributo di cui all'articolo 3 della legge 24 maggio 1967, n. 389, per la demolizione e la costruzione di nuove unità per il periodo successivo al 1° gennaio 1976 può essere concesso nella misura di lire 30.000 per tonnellata di stazza lorda del naviglio da demolire, qualora la stazza lorda del naviglio da costruire sia almeno pari al 75 per cento di quella da demolire. Qualora la stazza lorda da costruire sia compresa fra il 50 per cento ed il 75 per cento di quella da demolire,

il contributo predetto sarà ridotto proporzionalmente.

Il secondo comma dell'articolo 52 della legge 24 luglio 1959, n. 622, ed il sesto comma dell'articolo 4 della legge 24 maggio 1967, n. 389, sono abrogati.

La misura del contributo previsto dal presente articolo è aumentata del 30 per cento quando il naviglio da costruire sia di tipo specializzato. Un aumento di egual misura è concesso quando il naviglio da demolire abbia oltre 25 anni, ovvero quando la demolizione riguardi unità di stazza lorda non superiore a 3.000 tonnellate, sempre che abbia un'età non inferiore a 15 anni.

Per la concessione dei contributi di cui al presente articolo è autorizzata la spesa di 3.000 milioni per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1976 al 1980. Le somme non impegnate nell'esercizio cui si riferiscono potranno essere impegnate negli esercizi successivi.

(È approvato).

ART. 4.

(Contributi all'industria cantieristica per lavori navali)

La validità delle disposizioni del Titolo I e degli articoli 16, 17, 18 e 25 della legge 27 dicembre 1973, n. 878, è prorogata al 31 dicembre 1977.

Le disposizioni per il calcolo dei contributi di cui agli articoli 1 e 10 della suddetta legge, relative all'anno 1976, sono estese all'anno 1977; il contributo per detto anno è fissato nella misura del 3,80 per cento per gli interventi di cui all'articolo 1 e del 4,80 per cento per gli interventi di cui all'articolo 10, esclusi i prezzi inferiori a 23 milioni di lire.

Il termine di cui all'articolo 22 della stessa legge è prorogato al 31 dicembre 1976.

(È approvato).

ART. 5.

(Credito ai cantieri per nuovi investimenti)

Gli istituti e le aziende di credito di cui all'articolo 1 della legge 9 gennaio 1962, n. 1, e all'articolo 1 della legge 2

febbraio 1974, n. 26, sono autorizzati a concedere finanziamenti per un importo non superiore al 70 per cento della spesa occorrente per l'iniziativa da realizzare, per una durata non superiore ad anni 15 alle imprese di costruzione, riparazione e trasformazione navale, le quali abbiano presentato entro il 30 giugno dell'anno 1975 al Ministero della marina mercantile la relativa richiesta ai sensi dell'articolo 15 della legge 27 dicembre 1973, n. 878, nonché ad imprese meccaniche il cui volume di lavoro annuale sia almeno per l'80 per cento destinato a costruzioni, riparazioni, trasformazioni e demolizioni navali.

Le imprese di costruzione, riparazione e trasformazione navale nonché le imprese meccaniche che non abbiano presentato la domanda entro il termine di cui al precedente comma possono presentarla al Ministero della marina mercantile entro 6 mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge.

I finanziamenti sono concessi per la realizzazione di nuovi impianti ed opere relative nonché per l'ammodernamento e l'adeguamento tecnologico degli impianti esistenti.

Le attività produttive delle imprese di cui ai precedenti commi devono riferirsi a navi a scafo metallico per la navigazione marittima di stazza lorda non inferiore alle 150 tonnellate.

Le garanzie sui finanziamenti sono concordate tra gli istituti finanziari e le imprese finanziate.

I tassi massimi da applicarsi sui finanziamenti suddetti sono stabiliti con le modalità di cui all'ultimo comma del precedente articolo 1.

Ai finanziamenti concessi sono estese, in quanto applicabili, le norme contenute negli articoli 6, 9 (secondo comma), 10 e 11 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni.

I programmi allegati alle domande di cui al primo e secondo comma del presente articolo sono approvati con decreto del Ministero della marina mercantile entro 6 mesi dalla data della presentazione e i relativi lavori devono avere inizio entro 18 mesi dalla data di approvazione dei programmi stessi; nel decreto deve essere indicato il termine entro cui i lavori dovranno essere eseguiti. Tale ultimo ter-

mine potrà essere prorogato con decreto del Ministro della marina mercantile, per comprovate cause di forza maggiore, per un periodo non superiore al 50 per cento di quello in precedenza ritenuto congruo per l'esecuzione dei lavori.

(È approvato).

ART. 6.

(Contributi ai cantieri sulle operazioni di credito)

Il Ministro della marina mercantile, previo parere favorevole del Comitato di cui all'articolo 3 del decreto legislativo luogotenenziale 1° novembre 1944, n. 367, e successive modificazioni, è autorizzato a concedere alle imprese finanziate ai sensi del precedente articolo 5 e per l'intera durata del finanziamento un contributo nel pagamento degli interessi nella misura del 5 per cento annuo.

Il contributo predetto, che non è cumulabile con analoghi contributi concessi dallo Stato o dalle Regioni, è corrisposto durante il periodo di ammortamento, per il tramite dell'Istituto finanziatore, alla scadenza delle annualità o semestralità relative a ciascun finanziamento in misura pari alla differenza tra la rata dovuta dal debitore in base al tasso massimo contrattuale di cui al sesto comma del precedente articolo 5 e quella risultante deducendo dal detto tasso il concorso statale nel pagamento degli interessi. Durante il periodo di erogazione del finanziamento il contributo statale è calcolato con riferimento all'ammontare di ciascuna somministrazione effettuata secondo lo stato di avanzamento dei lavori.

Qualora non vengano osservati i termini stabiliti dall'ultimo comma del precedente articolo per l'inizio dei lavori e la relativa esecuzione, il Ministro della marina mercantile procede alla revoca del contributo d'interesse. Il provvedimento è comunicato dal Ministero della marina mercantile al Ministero del tesoro, all'Istituto o azienda di credito ed all'impresa interessata, che è tenuta alla restituzione degli importi alla stessa erogati, maggiorati degli interessi al tasso legale.

Per la concessione dei contributi sono autorizzati per ciascuno degli esercizi finanziari dal 1976 al 1980 limiti di impe-

gno di lire 2 miliardi e 500 milioni da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile negli esercizi finanziari medesimi. Le somme non impegnate nei singoli esercizi finanziari potranno essere utilizzate negli esercizi successivi.

Il Ministro della marina mercantile è autorizzato in ciascun anno ad assumere impegni anche sui limiti autorizzati per gli anni successivi, a condizione che l'erogazione dei contributi abbia luogo a partire dall'anno cui si riferisce il limite sul quale l'impegno è assunto.

(È approvato).

ART. 7.

(Contributi all'industria cantieristica per gli immobilizzi)

Alle imprese di cui al precedente articolo 5 è concesso, negli esercizi finanziari dal 1976 al 1980, un contributo nella misura pari al 5 per cento sugli immobilizzi indicati negli articoli 8 e 9 del regio decreto 13 aprile 1939, n. 1101, pertinenti all'attività di costruzione e riparazione di navi mercantili.

Il contributo di cui al comma precedente è concesso anche sugli immobilizzi in navi da demolire.

Le imprese interessate devono presentare al Ministero della marina mercantile, entro il 31 marzo di ciascun anno, idonea documentazione relativa agli immobilizzi dell'anno precedente, per il controllo e la liquidazione del contributo.

Per la concessione del contributo di cui al presente articolo è autorizzata la spesa di lire 7 miliardi e 500 milioni per ciascuno degli esercizi dal 1976 al 1980.

Le somme non impegnate in un anno finanziario sono portate in aumento allo stanziamento per l'anno successivo.

(È approvato).

ART. 8.

Gli stanziamenti previsti dalla presente legge possono essere integrati con le leggi di approvazione del bilancio.

(È approvato).

ART. 9.

(Disposizioni finanziarie)

All'onere di lire 13.000 milioni derivante dall'applicazione della presente legge per l'anno finanziario 1976, si provvede mediante corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

FOSCARINI. Nonostante la nostra decisione di astenerci vorrei sollevare una questione. All'articolo 1, cioè quello che prevede l'aumento al 6,50 per cento del contributo nel pagamento degli interessi previsto dalla legge 9 gennaio 1962, n. 1, non si dice affatto su quale capitolo graverà tale aumento; e ciò in contrasto con gli altri articoli, che invece fanno questa previsione.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile.* Chiarisco subito come, in effetti, non vi è alcun aumento di spesa. In base al sistema vigente il Comitato interministeriale per il credito e il risparmio fissa una volta l'anno il tasso di riferimento, e per quest'anno aveva stabilito il 13,50 per cento, poi abbassato al 12,50: quindi, per differenza viene fuori quello che è a carico dello Stato e il contributo per il credito navale è stato stabilito nella misura del 6,25 per cento. Ho ottenuto il 6,50 perché lo 0,25 viene trattenuto in favore della società che farà i programmi per la ricerca scientifica.

Il problema esiste in questo senso: nella legge sulla FINMARE abbiamo ottenuto un aumento dei fondi disponibili sino al 1980 immaginando che ciò fosse sufficiente; o, meglio, questa era l'opinione del Ministero del tesoro; da parte mia ho sempre sostenuto che se si fossero realizzati i programmi in preparazione quei fondi non sarebbero stati sufficienti. Avevo proposto di provvedere anno per anno con la legge di bilancio: questa soluzione non è stata esclusa, ma si voleva prima vedere il piano completo. Ora il piano c'è: si tratta di vedere che cosa manca ancora. Quando disporrò di cifre definitive, che ci permettano

di evitare i continui provvedimenti parziali, si varerà o un disegno di legge che autorizzi a provvedere anno per anno o un provvedimento che stabilisca globalmente i fondi necessari.

FOSCARINI. Ho sollevato la questione perché non vorrei che i fondi necessari venissero presi dalle somme stanziare negli altri articoli.

PRESIDENTE. Il disegno di legge n. 4187 sarà votato a scrutinio segreto in fine di seduta.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

DISEGNO DI LEGGE: « Modificazioni ed integrazioni alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, recante norme sulla navigazione da dipor- to » (3984):

Presenti e votanti	24
Maggioranza	13
Voti favorevoli	17
Voti contrari	7

(La Commissione approva).

A seguito dell'approvazione del disegno di legge n. 3984, risulta assorbita la proposta di legge Belluscio ed altri n. 514.

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Baldassari, Ballarin, Becciu, Belci, Canestrari, Catella, Ceravolo, Ciacci, Dal Maso, Durand de la Penne, Foscarini, Lombardi Giovanni, Mancini Antonio, Marocco, Marzotto Caotorta, Merli, Miotti Carli Amalia, Pani, Pezzati, Piccinelli, Russo Ferdinando, Skerk e Zoppi.

DISEGNO DI LEGGE: « Modifiche ed integrazioni alle leggi riguardanti il credito navale, le provvidenze a favore delle costruzioni navali e la sostituzione del navi-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 18 DICEMBRE 1975

glio vetusto » (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (4187):

Presenti	28
Votanti	17
Astenuti	11
Maggioranza	9
Voti favorevoli	17
Voti contrari	0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Baghino, Becciu, Belci, Canestrari, Dal Maso, Lombardi Giovanni, Mancini Antonio, Marino, Marocco, Marzotto Caotorta,

Merli, Miotti Carli Amalia, Pezzati, Piccinelli, Pisanu, Russo Ferdinando e Zoppi.

Si sono astenuti:

Baldassari, Ballarin, Carri, Ceravolo, Ciacci, Fioriello, Foscarini, Guglielmino, Pani, Scipioni e Skerk.

La seduta termina alle 17,55.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO