

## COMMISSIONE IX

## TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

22.

## SEDUTA DI MARTEDÌ 20 DICEMBRE 1988

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE EDDA FAGNI

INDI

DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

## INDICE

	PAG.		PAG.
<b>Disegno di legge</b> (Sèguito della discussione e rinvio):		Angelini Giordano . . . . .	12
<b>Modifiche alle leggi</b> 11 febbraio 1971, n. 50, 6 marzo 1976, n. 51, e 26 aprile 1986, n. 193, nonché nuova disciplina sulla nautica da diporto ( <i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i> ) (3119) . . . . .	3	Baghino Cesco Giulio . . . . .	7, 8, 9, 12
Testa Antonio, <i>Presidente</i> . . . . .	12, 13	Donati Anna . . . . .	3, 7, 9
Fagni Edda, <i>Presidente</i> . . . . .	3, 12	Grippe Ugo . . . . .	13
		Matteoli Altero . . . . .	7
		Reina Giuseppe, <i>Relatore</i> . . . . .	12
		Ridi Silvano . . . . .	10, 13

PAGINA BIANCA

**La seduta comincia alle 16,30.**

SEVERINO CANNELONGA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

**Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche alle leggi 11 febbraio 1971, n. 50, 6 marzo 1976, n. 51, e 26 aprile 1986, n. 193, nonché nuova disciplina sulla nautica da diporto (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3119).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Modifiche alle leggi 11 febbraio 1971, n. 50, 6 marzo 1976, n. 51, e 26 aprile 1986, n. 193, nonché nuova disciplina sulla nautica da diporto », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 4 agosto 1988.

Proseguiamo la discussione sulle linee generali.

ANNA DONATI. Come ho già avuto occasione di preannunciare, dichiaro che il gruppo verde è fortemente critico nei confronti del provvedimento al nostro esame. Nell'enunciare quelli che, a nostro parere, sono i rilievi di fondo che muoviamo al disegno di legge, auspichiamo che in seno a questa Commissione si svolga un dibattito approfondito, dal quale possano emergere modifiche migliorative ad un testo che, se approvato così come è attualmente formulato, favori-

rebbe la nautica da diporto senza tuttavia risolvere notevoli problemi ambientali.

Innanzitutto desidero far rilevare al ministro Prandini che non condivido l'impostazione procedurale che egli vorrebbe riservare al disegno di legge: assegnato in sede legislativa alla nostra Commissione, esso non dovrebbe essere modificato, neanche in piccola parte, dal Parlamento!

Non intendo praticare un atteggiamento ostruzionistico, ma desidero ribadire che è invece necessario apportare alcune modifiche ad una filosofia di fondo estremamente pericolosa dal punto di vista della tutela ambientale.

I verdi sono contrari alle agevolazioni previste dal provvedimento per incentivare il traffico motorizzato ed individuale sul mare. Nel testo sottoposto al nostro esame non si rileva alcuna differenza — tranne che per la tassa di stazionamento — tra imbarcazioni a motore e imbarcazioni a vela con motore ausiliario; a nostro avviso è invece profonda la diversità in termini ambientali tra questi due tipi di natanti.

Inoltre, incrementare un certo turismo nautico individuale nel tempo libero comporta un forte dispendio di energia ed una notevole produzione di inquinamento per un mare come il nostro che, come è noto, ha notevoli problemi da questo punto di vista soprattutto per quanto riguarda le emissioni di combustioni dovute all'attuale traffico motorizzato.

Circa i risvolti occupazionali legati al settore della nautica da diporto, siamo d'accordo sulla necessità di riconvertire il settore salvaguardando l'occupazione, pro-

prio perché « riconversione industriale » a nostro avviso significa un uso alternativo delle risorse, tale da ridurre l'attuale livello di 3 milioni di disoccupati in Italia. Però, quando si parla del tempo libero, la preoccupazione ambientale non dovrebbe essere disattesa. Il concetto di godibilità del tempo libero dovrebbe essere esteso a tutti i cittadini, tenendo conto della velocità degli spostamenti e del relativo impatto ambientale. È soprattutto durante il tempo libero che si dovrebbe rispettare il diritto a « stare » nell'ambiente, senza che a questo ne derivino stravolgimenti!

Invece di concedere agevolazioni come quelle previste nel testo al nostro esame, sarebbe meglio destinare serie risorse ad una vera e propria politica di risanamento del mare, l'unica che potrebbe garantire a tutti la godibilità di « un altro mare ». In questo senso non condividiamo l'incentivo al trasporto individuale via mare a scapito di quello pubblico, e nemmeno l'impostazione di fondo di un provvedimento che non si pone il problema della viabilità marina soprattutto in zone ad alta intensità di traffico.

Il provvedimento al nostro esame, che favorisce l'incremento della nautica da diporto, crea la necessità di nuovi punti di approdo, oltre a tutti i gravi problemi ambientali, energetici e di inquinamento cui ho già fatto cenno. Per tali motivi, il gruppo verde si conferma decisamente contrario al disegno di legge in esame.

Voglio inoltre ricordare che, se non vado errata, è già in discussione al Senato un provvedimento sui porti turistici. L'aumento delle unità da diporto cui dare una collocazione rende infatti necessario l'incremento dei punti di approdo. Non è cosa da poco, se teniamo in considerazione la situazione di degrado in cui già versano le nostre coste, soffocate dalla cementificazione per centinaia di chilometri: moltiplicare i porti turistici significherebbe espandere la cementificazione anche nelle poche aree rimaste libere. Non dimentichiamo, infatti, che la costruzione di tali porti dovrebbe avvenire, secondo quanto è stato proposto, nelle aree del demanio pubblico.

Tutto ciò si verifica proprio in concomitanza con la discussione, che si sta svolgendo presso la Commissione ambiente, del progetto di legge relativo all'istituzione di parchi naturali. In proposito sono già sorti problemi di autorizzazione, in quanto molte delle zone in cui si propone la costruzione dei porti dovrebbero appunto diventare, entro un anno, parchi naturali.

Vorrei, ripeto, che sulla materia si svolgesse una vera discussione, non soltanto un dibattito rituale.

Ho l'impressione che mentre in altri settori stiamo cercando faticosamente di inculcare una mentalità che induca a tenere conto dei problemi ambientali, in questo caso, viceversa, operiamo noi stessi una scelta che avrà effetti fortemente negativi per l'ambiente, oltretutto senza troppo discutere e, forse, senza troppo riflettere sulle conseguenze.

Vi è un punto del disegno di legge sul quale concordo ed è quello relativo all'autorizzazione al noleggio delle imbarcazioni da diporto: in tal modo, infatti, si può tentare di scoraggiare il diffondersi della proprietà individuale di grossi natanti favorendone, invece, la locazione, nella speranza di limitare il traffico marittimo che già crea gravi problemi di natura energetica e di stazionamento e ben presto causerà difficoltà nella prestazione alle imbarcazioni dei necessari servizi (acqua, luce, eccetera). Consentire la nascita di società di noleggio in questo settore potrebbe, ripeto, rivelarsi senz'altro utile ai fini della limitazione del traffico marittimo.

Sono queste le considerazioni che hanno spinto il gruppo verde a presentare circa 70 emendamenti al disegno di legge in discussione. Speriamo, in tal modo, di stimolare lo svolgersi di un ampio e serio dibattito, in quanto non possiamo accettare l'arroganza con la quale si pretende che il provvedimento venga approvato senza alcuna modifica; sarebbe inutile, in caso contrario, la discussione in sede parlamentare del disegno di legge.

Mi sembra chiaro che le critiche mosse dal gruppo verde al progetto in

discussione non si rivolgono in particolare ad una parte politica: la filosofia di incrementare il sistema di trasporto individuale motorizzato via mare non costituisce, infatti, solo una posizione della maggioranza, ma è largamente condivisa da gran parte dell'opposizione.

Il mio gruppo nutre forti perplessità sul merito del provvedimento, che prevede incentivi ed agevolazioni a vario titolo: dall'aliquota IVA alla tassa di stazionamento.

Vorrei che il relatore fornisse un chiarimento sulla questione della patente provvisoria proposta per gli stranieri, in quanto risultano del tutto oscure le motivazioni che portano a stabilire un doppio regime, per gli italiani e per gli stranieri. Oltretutto, non mi sembra la via giusta per affrontare l'integrazione europea che avverrà nel 1992.

Gli emendamenti proposti dal mio gruppo tendono, in linea generale, a contrastare le ricordate forme di agevolazioni ed a creare un doppio regime che stabilisca maggiori incentivi per le unità da diporto a vela, con l'evidente scopo di favorire un traffico che rispetta le esigenze ecologiche.

Se non sbaglio, nel corso della precedente seduta qualcuno dei colleghi aveva già sollevato obiezioni in riferimento all'articolo 16 del provvedimento in esame, che pone difficoltà non indifferenti in merito alla questione dei controlli. In proposito, il ministro aveva dichiarato che non è opportuno permettere che chi si trova in mare con la propria imbarcazione venga fermato tre o quattro volte di seguito da autorità diverse, tutte competenti ad effettuare controlli. Devo confessare che sono rimasta perplessa di fronte a tali dichiarazioni: considerata, infatti, l'efficacia del sistema dei controlli in Italia, sarebbe questo l'unico settore nel quale intervengono numerosi accertamenti nei confronti dello stesso soggetto, mentre in generale i controlli sono quasi inesistenti!

Ho fatto una piccola indagine in proposito tra amici e conoscenti. Certo, tutti sono stati sottoposti a controlli, ma nessuno lamenta questo disturbo esasperato

che, ad avviso del ministro, sembrerebbe prodursi e che con la norma in questione si vorrebbe eliminare. Ho predisposto pertanto due emendamenti: il primo, soppressivo dell'articolo 16; il secondo, che prevede siano fatti salvi i controlli dei vari organi di polizia in ordine alle rispettive competenze. In altri termini, ritengo inconcepibile concentrare in un unico organo tante competenze. Così come formulata, la norma potrebbe rappresentare un precedente pericoloso anche in altri settori. Penso, per esempio, ai controlli ambientali che sicuramente dovranno essere fatti e non vorrei che quella marittima risultasse alla fine l'unica autorità preposta a tale incombenza.

Anche l'articolo 18, la cui formulazione è per altro estremamente chiara, suscita in me forti perplessità. Esso recita: « Al fine di incentivare la nautica da diporto il Ministro della marina mercantile, d'intesa con il Ministro del turismo e dello spettacolo, formula entro 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentito il Consiglio superiore della marina mercantile, un programma, per il triennio 1988-90, di costruzione ed attrezzamento di punti di ormeggio e di impianti di insilamento e rimessaggio per unità da diporto sulle aree del demanio marittimo ». A mio avviso, si tratta di materia da considerare nell'ambito del disegno di legge relativo ai porti turistici che verrà tra breve esaminato dalla nostra Commissione, in modo da attuare interventi coordinati sul territorio.

Pur ribadendo la nostra contrarietà ad uno sviluppo esasperato della nautica da diporto, ritengo che punti di ormeggio potranno essere costruiti; si dovrà però intervenire con intelligenza, senza troppa cementificazione e considerando le esperienze di altri paesi. Attribuire però al ministro della marina mercantile la facoltà di decidere da solo l'erogazione di contributi ed altre misure, significa concentrare esageratamente una serie di competenze nelle sue mani.

Rilevo ancora come non si preveda il concerto con il ministro dell'ambiente, né alcuna valutazione di impatto ambientale.

In proposito, ricordo che l'articolo 6 della legge n. 349 del 1986, istitutiva del Ministero dell'ambiente, prevede il controllo di quest'ultimo sulle opere che possono dare luogo a danni ambientali. Ho predisposto pertanto un emendamento che fa riferimento alla suddetta norma, affinché la costruzione dei punti di ormeggio e degli impianti di insilamento e rimessaggio venga effettuata nel rispetto assoluto dell'integrità ambientale dei luoghi oggetto d'intervento.

Un altro problema, già sollevato in precedenti occasioni e su cui insistiamo particolarmente, è quello della mancata esplicitazione di un raccordo con le regioni e gli enti locali che hanno propri piani regolatori e territoriali che devono essere rispettati. Considerando che ogni regione, come la mia, ha propri progetti di piani turistici, ritengo fondamentale la consultazione con tali organismi allo scopo di attuare un piano raccordato, anche in riferimento all'istituto della concessione. È noto infatti che in base all'articolo 59 del decreto del Presidente della Repubblica n. 616 del 1977, le regioni sono delegate all'esercizio delle funzioni amministrative relativamente all'uso del demanio marittimo a fini turistici.

Le disposizioni dell'articolo 18, pertanto, sono quelle che più mi preoccupano perché permettono una serie di interventi senza alcuna forma di controllo da parte delle regioni né del ministro dell'ambiente e senza una preventiva valutazione di impatto ambientale, obbligatoria per legge. È una specie di delega in bianco al ministro della marina mercantile: non ci resta che auspicare ch'egli si comporti correttamente! Poiché ritengo che con le nostre leggi dobbiamo far sì che nessuno sia investito di particolari autoritarismi, ma tutti, anche il ministro della marina mercantile, siano obbligati a discutere con altri, non posso che disapprovare la norma in questione.

L'articolo 19 prevede che, al fine di tutelare l'ambiente marino e costiero, il ministro della marina mercantile emani entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge un regolamento recante la disci-

plina dello smaltimento dei rifiuti di bordo per combattere l'inquinamento derivante dalla navigazione. Pur conoscendo perfettamente le competenze del ministro della marina mercantile relativamente agli scarichi dei rifiuti in mare, ritengo che un concerto con il ministro dell'ambiente sarebbe stato auspicabile. Adirittura per quanto concerne determinate aree tutelate o da tutelare, tale consultazione dovrebbe essere esplicitamente stabilita. Essa per altro è già prevista nella legge istitutiva del Ministero dell'ambiente per quanto riguarda le riserve marine. Comprendo la necessità di evitare un « doppione », ma sarebbe stato meglio prevedere chiaramente determinate garanzie anche a rischio di risultare pleonastici.

Quando si passerà all'esame dei singoli articoli, è mia intenzione intervenire ancora, anche perché reputo necessaria una discussione seria ed approfondita in questa sede al fine di modificare alcuni punti del provvedimento che non possono assolutamente essere condivisi. Mi riferisco in particolare: alla norma sulla tassa di stazionamento che deve essere ulteriormente diversificata per il trasporto motorizzato e per quello a vela; al problema dell'autorità marittima che effettua tutti i controlli; alle disposizioni dell'articolo 18 che dovrebbero essere esaminate nell'ambito del provvedimento relativo ai porti turistici; alla mancanza della previsione di una valutazione di impatto ambientale delle opere da realizzare e del concerto con il ministro dell'ambiente per quanto riguarda in particolar modo lo smaltimento dei rifiuti di bordo e l'inquinamento prodotto dalla navigazione.

Non ho assunto per principio una contrapposizione frontale verso questo provvedimento. Vi sono costretta per ciò che con il disegno di legge ci si propone. A me interessa una discussione di merito anche culturale relativamente alla fruizione, da parte del cittadino, del proprio tempo libero ed alle forme di agevolazione da prevedere al riguardo. Da questo punto di vista il parametro ambientale deve essere prioritario, mentre nel prov-

vedimento in esame, a mio modo di vedere, non è neppure preso in considerazione!

ALTERO MATTEOLI. Le critiche che la collega Donati ha avanzato in riferimento al testo al nostro esame « non fanno una grinza » se considerate nell'ambito di una logica e di una filosofia del tutto particolari.

Anch'io mi domando quale sia, in realtà, la filosofia di fondo del provvedimento che intende disciplinare il settore della nautica da diporto. A me pare che sia unicamente quella di incentivare il settore medesimo.

Naturalmente si può essere contrari a questa incentivazione (proprio come la collega Donati), ma a questo punto il discorso si amplia. Quando si afferma che l'incremento del traffico marittimo conduce ad un dispendio energetico nonché a maggiori possibilità di inquinamento si dice una cosa ovvia, ma — se mi si consente — non va dimenticato che noi viviamo in un territorio il cui litorale è stato letteralmente massacrato da ogni parte (i comuni hanno notevoli responsabilità in tal senso). Sono ormai pochissime le zone dove l'ambiente è stato rispettato; purtroppo il « cemento » ha rappresentato l'anima dello « sviluppo » di questi ultimi quarant'anni. Ebbene, nonostante questa situazione non dobbiamo dimenticare che in Italia esistono ben 8 mila chilometri di coste, nonché fiumi navigabili, almeno in parte, per cui non è possibile restare ancorati alla normativa che disciplina il settore della nautica da diporto dal 1976!

Personalmente sono convinto che le agevolazioni previste nel testo che ci è stato sottoposto non siano sufficienti per incrementare il settore in questione.

Sono pertanto favorevole ad una riflessione su quei punti del disegno di legge che prevedono interventi sul territorio; in particolare, per quanto si riferisce all'articolo 16, non mi pare ci si debba allarmare, come ha fatto la collega Donati, poiché la previsione non è di particolare rilievo. Inoltre il precedente articolo 5 non riguarda la patente provvisoria, bensì

l'autorizzazione provvisoria, che mi sembra cosa diversa. Infine, per quanto riguarda il regolamento di applicazione, debbo dire che non mi sembra opportuno che lo stesso sia rimesso completamente alla responsabilità ministeriale; sarebbe stato sicuramente più prudente tracciarne le linee fondamentali all'interno del provvedimento. Si tratta di un problema che potrebbe essere forse risolto ricorrendo ad un ordine del giorno.

CESCO GIULIO BAGHINO. Dal 1971 sono state necessarie ben quattro normative per definire una attività marittima come quella che fa capo alla nautica da diporto. Aver varato quattro provvedimenti in pochi anni non significa che la ragione di fondo fosse sbagliata o che fossero inadeguati quelli precedenti. Soprattutto in questi ultimi anni la nautica da diporto si è notevolmente sviluppata, anche se ciò ha creato diversi problemi. Già con l'ultimo provvedimento (legge n. 193 del 1986) ci si è posti la questione dei porti turistici, che dovrà essere risolta a breve termine. Il problema prioritario, però, a mio avviso, è quello di veri e propri « posti barca » e delle attrezzature che presuppongono una concessione (scivoli compresi), per le zone dove esiste la possibilità di accoglienza anche a terra dei natanti. Sono quindi convinto che si debba agevolare soprattutto questo aspetto della nautica da diporto.

Per quanto riguarda la posizione contraria dell'onorevole Donati, debbo dire che mi sembra un po' esagerata: dovremmo forse, risalire all'età preistorica, prima della comparsa dell'uomo, per godere di un ambiente non inquinato...

ANNA DONATI. Mi ero limitata alla barca a vela con motore ausiliario, non mi sono dichiarata completamente contraria alla nautica da diporto!

CESCO GIULIO BAGHINO. Anche le stesse barche a vela, che non causano inquinamento perchè prive di motore (non tutte, ovviamente; alcune ne hanno uno ausiliario), comportano però la neces-

sità di stabilire gli opportuni accorgimenti per evitare che provochino danni all'ambiente. Accorgimenti di questo genere, d'altra parte, sono necessari in qualunque settore: la stessa agricoltura può creare problemi per l'equilibrio ecologico, se si pensa all'uso dei fertilizzanti ed anticrittogamici di natura chimica e via dicendo.

Un'osservazione critica potrebbe, in proposito, essere mossa nei confronti dell'articolo 19, con il quale si prevede che il ministro della marina mercantile emani, entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, un regolamento che definisca le norme relative allo smaltimento dei rifiuti di bordo e all'inquinamento derivante dalla navigazione. I sei mesi, a mio avviso, costituiscono un termine troppo ampio: oltre tutto, non vi è assolutamente proporzione con quello di soli trenta giorni previsto dall'articolo 18 per l'emanazione del decreto con il quale verranno concessi i contributi previsti in favore di soggetti determinati.

Non sembra razionale prevedere da una parte solo trenta giorni per attivare i finanziamenti e, dall'altra, sei mesi per tamponare i danni procurati all'ambiente.

Mi domando se sia corretto, in ogni caso, accentrare tutte le responsabilità in materia nelle mani del ministro. Se non erro, infatti, la normativa attualmente vigente prevede competenze anche delle regioni e dei comuni, che non possono essere ignorate. A mio avviso, pertanto, è il caso di richiamare con un ordine del giorno l'obbligatorietà dell'intervento degli enti locali nell'emanazione dei provvedimenti in materia.

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
ANTONIO TESTA

CESCO GIULIO BAGHINO. Non credo affatto che la creazione di nuovi punti di approdo possa provocare danni per l'ambiente o aggravare lo stato di degrado delle nostre coste. Al contrario, creando gli appositi ormeggi in alcune aree definite, si otterrebbe a mio avviso il bene-

fico effetto di allontanare le piccole imbarcazioni da diporto dalle spiagge affollate di bagnanti.

Mi sorprende molto il contenuto dei commi 4 e 5 dell'articolo 18, con i quali si prevede che i titolari delle concessioni siano autorizzati a contrarre mutui per un volume complessivo di investimenti pari a 20 miliardi di lire e che il ministro della marina mercantile possa assegnare, in favore di tali concessionari, un contributo in misura pari al 5 per cento, per ogni semestre e per la durata di 15 anni, della spesa per investimenti. La possibilità di contrarre mutui a tali condizioni mi sembra una facilitazione enorme, sproporzionata all'impegno economico che il concessionario deve sostenere per la predisposizione delle attrezzature necessarie per la costruzione di nuovi punti di approdo. Non si tratta, a mio avviso, di attrezzature talmente costose e sofisticate da richiedere l'impiego di una somma tanto notevole.

Come ho dichiarato nella precedente seduta, ritengo che il provvedimento debba essere discusso con urgenza per le ragioni a tutti ben note. È inoltre necessario, se vogliamo che esso diventi subito operativo, approvarlo nel testo del Senato, anche se indubbiamente alcune norme non mi lasciano molto soddisfatto. Per esempio, ritengo del tutto pleonastico l'articolo 16 che richiama l'obbligo per l'autorità marittima di esercitare, nell'ambito della propria competenza, anche funzioni di polizia per la nautica da diporto. Il compito istituzionale che qui viene richiamato, è infatti già previsto nella normativa vigente.

Nell'ambito di una volontà di sollecita approvazione del disegno di legge, eventuali obiezioni o rilievi potrebbero essere risolti con l'impegno da parte del Governo, attraverso l'accoglimento di appositi ordini del giorno, di procedere alla relativa attuazione nella maniera che la Commissione riterrà giusto indicare. Pertanto, se vi è la volontà politica, è possibile approvare il disegno di legge celermente. Se viceversa l'orientamento è quello di apportare al testo qualche mo-



difica, sarà allora bene riconsiderare tutta la normativa — ed in tal caso anche il mio grupo presenterà degli emendamenti — in modo da licenziare una legge il più possibile soddisfacente.

La collega Donati, che sa confondere con il suo dolce sorriso persino un oratore consumato come me, dovrebbe riflettere comunque sul fatto che per motivazioni di tutela ambientale non possiamo tornare all'età della pietra! Ogni incremento di produzione e di sviluppo può non essere immune da conseguenze negative. È allora necessario attuare misure che almeno in parte riducano tali conseguenze, senza tuttavia opporsi al progresso.

ANNA DONATI. Non è assolutamente vero ciò che sostiene l'onorevole Baghino. Non siamo aprioristicamente contrari alla nautica da diporto; chiediamo soltanto che vengano modificate alcune norme del disegno di legge, per assicurare la salvaguardia ambientale!

CESCO GIULIO BAGHINO. Ripeto, non si può fermare il progresso.

ANNA DONATI. Nell'idea di « progresso » cui il collega Baghino si riferisce, rientrano anche le manipolazioni genetiche?

CESCO GIULIO BAGHINO. L'importante è procedere con senso di responsabilità e nel rispetto delle leggi vigenti.

Per quanto riguarda lo smaltimento dei rifiuti di bordo, si potrebbe chiedere l'impegno del ministro della marina mercantile ad emanare il regolamento previsto nell'articolo 19 entro tre mesi, in luogo di sei. Non dimentichiamo poi che esistono specifiche norme legislative che non vengono rispettate! Non insisto sull'argomento per non sembrare io il principale difensore del provvedimento. Non è questa la mia intenzione; io voglio solo difendere la nautica da diporto.

ANNA DONATI. Ma se il provvedimento venisse approvato con modifica-

zioni, tra due mesi, si fermerebbe forse la nautica da diporto?

CESCO GIULIO BAGHINO. Certamente no, ma potrebbero venir meno determinate provvidenze. Non dimentichiamo, tra l'altro, che il disegno di legge in discussione deve intendersi collegato con quello concernente i porti turistici che quanto prima esamineremo. Quello in esame costituisce pertanto solo una premessa indispensabile per l'attuazione dell'altro. Se quest'ultimo provvedimento non venisse approvato per volontà del Governo, potrei accusare di ciò l'esecutivo, e mi farebbe molto piacere; ma non vorrei essere io il responsabile di questa mancata approvazione.

Se è vero che avvertiamo l'esigenza di incentivare la nautica da diporto — anche per ragioni per così dire di carattere « cantieristico » — è necessario procedere con urgenza. Se poi il Governo non attuerà le provvidenze previste, potremo rimproverarlo per non aver rispettato gli impegni assunti. In ogni caso non sarà possibile esaminare il provvedimento sui porti turistici, se non risulteranno approvate le iniziative a favore della nautica da diporto: licenzieremo un testo suscettibile di risultare del tutto inutile! Il problema è praticamente questo, ma converrà riconsiderarlo nel corso dell'esame dell'articolo.

Come ha preannunciato il collega Matteoli, anch'io ho intenzione di proporre modifiche che tendano a definire meglio la normativa sul settore della nautica da diporto. In particolare per quanto riguarda l'articolo 2 ed il riferimento alle imbarcazioni costruite in serie, sono convinto che non si possa prescindere dall'indicazione del tonnellaggio, ma non credo che vi siano barche costruite in serie che vadano oltre le 5 tonnellate. Gradirei, pertanto, avere chiarimenti su questo punto.

Ritengo comunque che il provvedimento al nostro esame vada approvato al più presto (a tal proposito vorrei capire se esiste la volontà della Commissione di arrivare a tale definizione), dal momento

che non intervenire oggi sulla materia, rappresenterebbe un « passo » indietro. Inoltre, il disegno di legge sugli approdi turistici — attualmente all'esame del Senato — offrirà l'occasione per un ulteriore perfezionamento della legislazione di settore.

Proprio allo scopo di controllare la volontà di approvare il disegno di legge al nostro esame da parte dei vari gruppi politici presenti in questa Commissione, preannuncio che chiederò la verifica del numero legale in occasione delle votazioni.

SILVANO RIDI. Vorrei far notare che esiste, oltre al rischio che l'opposizione diventi sostenitrice di un disegno di legge, anche quello di configurare finalità e ricadute che il provvedimento non ha. Mi sembra pertanto giusto tornare all'ambito puro e semplice del testo al nostro esame, in sostanza all'incentivazione della nautica da diporto.

Si può essere favorevoli o contrari al provvedimento ed in questo senso ogni atteggiamento è pienamente legittimo. Il gruppo comunista non ritiene che la nautica da diporto sia da scoraggiare, in un paese come il nostro; è una dichiarazione che facciamo con grande fermezza. Siamo infatti convinti che il settore in questione presenti notevole interesse economico per il paese, non solo dal punto di vista dell'occupazione, ma anche da quello dello sviluppo che si prevede possano avere il settore medesimo e le attività industriali e commerciali ad esso collegate. Mortificare queste attività sarebbe un errore, almeno a nostro avviso.

Inoltre va rilevato — al di là dei nostri personali convincimenti — che ci troviamo di fronte ad una realtà che il provvedimento vuole sostenere (non promuovere). Basta andare sulle varie spiagge italiane per rendersi conto delle dimensioni del fenomeno: per la famiglia italiana oggi l'imbarcazione da diporto è diventata un bene diffuso quanto il frigorifero. Mi sembra una dimostrazione di civiltà il fatto che venga sostenuto questo interesse, questo *hobby* che ha ricadute positive per l'economia del paese e che, ripeto, coin-

volge un gran numero di cittadini, non solo personaggi molto facoltosi che ostentano *yacht* a tre alberi o grandi motoscafi d'altura.

Il disegno di legge in esame si propone di ridurre l'IVA su questo genere di merci: io stesso non sono d'accordo nel considerare il piccolo gommone come un bene voluttuario, al pari di una pelliccia. L'acquisto di una piccola imbarcazione, infatti, è ormai determinato dalla necessità di ricercare acque più pulite, allontanandosi, quindi, dalla costa.

Considero, pertanto, senz'altro positivo il tentativo di favorire l'interesse per la navigazione da diporto, nutrito da un numero sempre crescente di soggetti. A tale scopo sarebbe utile, oltre alla già ricordata diminuzione dell'IVA, anche uno snellimento delle procedure e delle pratiche burocratiche da cui i possessori di imbarcazioni sono oberati. Il disegno di legge che stiamo discutendo si muove proprio in questo senso.

Un altro problema di notevole rilievo, creato dallo sviluppo della nautica da diporto, è quello relativo ai punti di ormeggio. Chi va al mare portando con sé una piccola imbarcazione, infatti, una volta arrivato deve risolvere il problema di dove collocarla. Il disegno di legge, ripeto, a mio avviso affronta correttamente tale punto. Esso non si riferisce, infatti, ai porti turistici, che hanno ricadute sull'ambiente, ma a semplici punti di ormeggio, che possono essere rappresentati anche solo da un pontile o da una boa.

Vi è poi il problema del rimessaggio, in quanto è chiaro che la barca viene usata solo per un breve periodo dell'anno, dopo è necessario trovare un luogo dove custodirla fino al successivo utilizzo. Anche tale aspetto viene affrontato dal provvedimento in esame, che prevede la costruzione e l'attrezzamento di rimessaggi sulle aree del demanio marittimo. Non credo che ci si possa dichiarare contrari ad un'iniziativa di questo genere, a meno che non ci si ponga in un'ottica completamente opposta rispetto a quella del disegno di legge e non si sostenga che la nautica è, invece, un'attività da scorag-

giare comunque. In tal caso, sarebbe addirittura inutile star qui a discutere sui diversi aspetti del provvedimento.

Se si condivide l'impostazione volta a favorire lo sviluppo dell'*hobby* di cui ci stiamo occupando, si possono studiare le condizioni in base alle quali tali punti di ormeggio ed impianti di insilamento possano essere realizzati. Ripeto, non si tratta di porti turistici, altrimenti il mio discorso sarebbe stato completamente diverso, avrei senz'altro posto in discussione il merito del provvedimento: gli impianti di ormeggio e di insilamento sono cosa del tutto diversa e si rivolgono ad un altro tipo di utenza.

In base alle considerazioni che ho appena svolto, signor ministro, posso affermare che il disegno di legge ci trova favorevoli, almeno nelle sue linee di fondo.

L'unico motivo di perplessità avvertito dai colleghi del mio gruppo (ma simili difficoltà possono essere risolte con un ordine del giorno), è legato alla necessità di garantire che i progetti e gli indirizzi indicati nel disegno di legge vengano realizzati salvaguardando le competenze delle regioni e dei comuni sulla materia.

La proposta, contenuta nel disegno di legge, di ubicare i ricordati impianti di ormeggio, insilamento e rimessaggio nelle aree demaniali, ci trova pienamente d'accordo. Tale soluzione, infatti (voglio dirlo ad alcuni colleghi che su questo punto hanno « storto la bocca »), consente ai consorzi portuali di determinare le tariffe che, chiaramente, non possono essere quelle di mercato, perché oggi chi decide le tariffe relative al rimessaggio, all'ormeggio ed all'attracco delle unità da diporto è la camorra, la delinquenza! Pertanto, il fatto che questi impianti vengano ubicati in aree demaniali può consentire all'autorità marittima, che dipende dal proprio ministero e fa capo ai consorzi, di avere un controllo dei prezzi e dei costi, sottraendo così alla criminalità organizzata tanti cittadini che ancora oggi sono costretti a subirne le regole: se non si paga, la barca viene distrutta. Queste cose si sanno, ma spesso non vengono denunciate per omertà.

Siamo pertanto favorevoli all'utilizzo delle aree demaniali, perché in tal modo si accentua la responsabilità del competente ministero e dell'autorità marittima in ordine ad un fenomeno che deve essere combattuto e debellato.

Sono queste le ragioni che ci impongono un atteggiamento costruttivo nei confronti del provvedimento in esame. Come abbiamo sostenuto altre volte, non è nostro interesse impedire al Governo di governare. Siamo invece interessati ad una buona amministrazione e mi pare che le scelte contenute nel disegno di legge, se saranno ben gestite, vadano nella direzione che abbiamo sempre auspicato, e non certamente contro determinati interessi di forze sociali che ci sentiamo di rappresentare.

Tuttavia, la normativa in questione ha un senso se verrà approvata quanto prima, entro la fine dell'anno. Non dico che non vi siano punti da modificare, questioni da chiarire, pur condividendo la proposta formulata di presentare ordini del giorno. Anche noi, come la collega Donati, avremmo potuto presentare numerosi emendamenti, ma non abbiamo ritenuto opportuno compiere questa scelta perché crediamo indispensabile approvare subito il disegno di legge nel testo del Senato. O diventa operativo dal prossimo gennaio, oppure non ha alcun senso approvarlo nei mesi successivi!

Ripeto che abbiamo ritenuto di assumere un atteggiamento costruttivo non presentando proposte di modifica, per salvare quanto di positivo la normativa contiene. Qualcuno ha dichiarato che occorre valutare se vi fossero le condizioni per procedere all'esame dell'articolato ed all'eventuale approvazione del disegno di legge. Il mio gruppo sostiene con chiarezza la propria disponibilità a discutere nel merito e ad approvare immediatamente il provvedimento. Se le condizioni per un rapido *iter* non vi fossero, dovrebbe essere ben chiaro che la colpa non è del gruppo comunista. A quel punto, inoltre, la nostra posizione cambierebbe, ed anche noi presenteremmo una serie di emendamenti.

**PRESIDENTE.** Faccio presente ai colleghi che non possiamo procedere con le votazioni, non essendo ancora pervenuto il parere della prima Commissione affari costituzionali. Occorre pertanto decidere se sospendere momentaneamente la seduta, in attesa di detto parere, la cui espressione è prevista in giornata, oppure rinviare la discussione a domani mattina, consentendo in tal modo anche all'onorevole Sanguineti, oggi assente, di intervenire nel merito del provvedimento, come da suo espresso desiderio.

**GIUSEPPE REINA, Relatore.** Considerando che manca il parere della prima Commissione, sarebbe opportuno rinviare a domani il seguito dell'esame del provvedimento, consentendo così anche all'onorevole Sanguineti di intervenire nel dibattito.

**PRESIDENTE.** Se la Commissione concorda, possiamo rinviare a domani il seguito dell'esame del provvedimento, ponendolo al primo punto dell'ordine del giorno. Sarà mia cura pregare l'onorevole Sanguineti di intervenire succintamente in modo da procedere celermente.

**CESCO GIULIO BAGHINO.** Non mi oppongo ad un rinvio della discussione, anche perchè non intendo essere sgarbato nei confronti di un collega assente. Deve tuttavia risultare ben chiaro che tale rinvio è dovuto solo alla mancata acquisizione del parere della prima Commissione affari costituzionali. Ricordo che la convocazione odierna è stata decisa da tutti i capigruppo della Commissione e, anche se non proprio volentieri — avrei preferito in questo momento seguire in Assemblea il dibattito in corso — tuttavia disciplinatamente ho rispettato tale decisione, rendendomi conto dell'urgenza del provvedimento.

**GIUSEPPE REINA, Relatore.** Occorre rinviare la discussione in ogni caso, mancando il parere vincolante della prima Commissione!

**CESCO GIULIO BAGHINO.** Si sarebbe tuttavia guadagnato del tempo, se si fossero svolte questa sera le repliche del relatore e del Governo. Non vorrei che domani ci si dilungasse troppo per il desiderio di qualche commissario di intervenire in modo corposo nella discussione.

Comunque non mi oppongo alla richiesta di rinvio per non essere scortese, come ho già detto, nei confronti di un collega assente. Questo non deve costituire precedente.

**PRESIDENTE.** Ho sempre cercato di avere nei confronti dei commissari un atteggiamento di apertura e di *fair play*, nella misura in cui non ne derivasse intralcio ai lavori della Commissione. E' ininfluente rinviare a domani l'esame del provvedimento: se vi è la volontà politica, sarà possibile approvarlo celermente; se tale volontà mancasse, non si risolverebbe certo il problema continuando ora a discutere.

**GIUSEPPE REINA, Relatore.** Vorrei che fosse chiaro che la mia non è una richiesta dilatoria, poiché sono disponibile fin d'ora a replicare.

**EDDA FAGNI.** Il collega Ridi ha espresso con chiarezza le opinioni del gruppo comunista sul provvedimento al nostro esame, non intendo pertanto intervenire in sede di discussione sulle linee generali. Circa il rinvio al quale siamo costretti poiché non ci è ancora pervenuto il parere della prima Commissione, vorrei che si tenesse presente che quella di domani è una giornata « a rischio », nel senso che i lavori dell'Assemblea potrebbero impedirci di proseguire i nostri, almeno per un certo tempo.

Allo scopo di « economizzare » il tempo a nostra disposizione, propongo che si concluda oggi la discussione sulle linee generali.

**GIORDANO ANGELINI.** Mi permetto di richiamare all'attenzione dei colleghi la necessità di valutare il rischio che la Ca-

mera concluda i lavori prenatalizi con la giornata di domani.

SILVANO RIDI. Giudico importante far risultare agli atti che la decisione di rinviare il seguito della discussione del provvedimento al nostro esame, è dovuta non alla volontà di non chiudere oggi la discussione sulle linee generali, bensì al fatto che non è ancora pervenuto il prescritto parere della I Commissione.

Ugo GRIPPO. Mi sembra che il rinvio a domani possa essere deciso solamente perché non è ancora pervenuto il parere della I Commissione, e non per accogliere la richiesta di un collega interessato ad intervenire domani in sede di discussione sulle linee generali.

PRESIDENTE. Il rinvio a domani non pregiudicherà comunque l'iter del prov-

vedimento. In tal senso propongo che la discussione prosegua domani alle ore 8,55, quando sarà pervenuto sicuramente il parere della I Commissione, convocata questo pomeriggio in sede consultiva.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

Il seguito della discussione è rinviato alla seduta di domani.

**La seduta termina alle 18,15.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI  
DOTT. GIANLUIGI MAROZZA

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO