

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

44.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 30 SETTEMBRE 1970

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO

INDICE

	PAG.
Comunicazioni del Presidente:	
PRESIDENTE	425
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	425
Disegno di legge (Rinvio della discussione):	
Erogazione, per l'anno 1968, di contributi straordinari agli enti pubblici e agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori (2215)	425
PRESIDENTE	425
CENGARLE, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	425
Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione):	
Norme sulla navigazione da diporto ad uso privato (2338);	
FELICI ed altri: Titoli di abilitazione al comando di imbarcazioni da diporto (2149);	
DURAND DE LA PENNE: Norme per la nautica da diporto (2257)	
PRESIDENTE	426, 432, 434
BALLARIN	430, 432, 433
CERAVOLO SERGIO	433, 434
CERVONE, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i>	432, 433, 434
DAMICO	432
MERLI, <i>Relatore</i>	426

La seduta comincia alle 9,30.

SQUICCIARINI, *Segretario ff.*, legge il processo verbale della seduta precedente.
(È approvato).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE. Comunico che il deputato Dagnino ha rassegnato le dimissioni da deputato essendo stato eletto Presidente della Giunta regionale della Liguria. Ho provveduto ad inviare all'onorevole Dagnino un telegramma di felicitazioni, ma credo di interpretare l'unanime sentimento della Commissione esprimendogli anche oggi pubblicamente il nostro vivo compiacimento per la sua elezione ad una carica di così rilevante importanza.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. A nome del Governo mi associo alle espressioni di augurio formulate all'onorevole Dagnino.

Rinvio della discussione del disegno di legge: Erogazione, per l'anno 1968, di contributi straordinari agli enti pubblici e agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori (2215).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Erogazione, per l'anno 1968, di contributi straordinari agli

enti pubblici e agli imprenditori concessionari di autoservizi di linea per viaggiatori ».

Poiché il relatore Azimonti è assente, propongo che la discussione sia rinviata alla prossima seduta.

Informo che su questo disegno di legge il Governo ha presentato alcuni emendamenti che comportando maggiori oneri, saranno inviati a norma di Regolamento alla Commissione bilancio per il prescritto parere. Naturalmente ciò non pregiudica in alcun senso le decisioni che successivamente la Commissione vorrà adottare in ordine al provvedimento ed agli emendamenti.

CENGARLE, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Faccio presente che l'approvazione del disegno di legge avrà positivi riflessi sulla vertenza degli auto-ferrotranvieri, tuttora in atto. Invito pertanto la Commissione a esaminare benevolmente gli emendamenti presentati dal Governo, tenendo conto che si tratta di sanare bilanci di numerosissime aziende che si trovano in stato prefallimentare e prego il Presidente di adoperarsi affinché il parere richiesto sia formulato al più presto, in modo che il disegno di legge possa essere esaminato entro la prossima settimana.

Per quanto riguarda i criteri stabiliti per la distribuzione dei contributi, consegno al Presidente i dati che sono stati richiesti, ponendo in rilievo che il Governo è disposto ad accettare tutte quelle indicazioni che consentano di distribuire i contributi a chi ne ha più bisogno e che siano indirizzate, in particolare, al rinnovo dei parchi-macchine, al fine di agevolare l'utenza e al fine di dare una maggiore sicurezza ai trasporti.

PRESIDENTE. Se non vi sono obiezioni, può pertanto rimanere stabilito che la discussione del disegno di legge è rinviata alla prossima seduta.

(Così rimane stabilito).

Seguito della discussione del disegno di legge n. 2338 e delle proposte di legge Felici ed altri n. 2149 e Durand de la Penne n. 2257, recanti norme sulla navigazione da diporto.

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 2338 e delle proposte di legge Felici ed altri n. 2149 e Durand de la Penne n. 2257, recanti norme sulla navigazione da diporto.

Ricordo che nella seduta del 22 aprile scorso la Commissione deliberò la costituzione di un Comitato ristretto per l'elaborazione di un testo unificato. Da quella data il Comitato, in numerose sedute, ha svolto un lungo e complesso lavoro elaborando un testo alla cui stesura hanno collaborato i funzionari dei Ministeri interessati nonché la segretaria della nostra Commissione, ai quali va il nostro più sentito ringraziamento.

Il relatore onorevole Merli ha facoltà di illustrare il testo elaborato dal Comitato ristretto.

MERLI, *Relatore*. Associandomi a quanto ha detto il Presidente, ringrazio, anche a nome dei colleghi che hanno partecipato ai lavori del Comitato ristretto, i funzionari del Ministero dei trasporti e del Ministero della marina mercantile nonché la segretaria della nostra Commissione per l'ampia collaborazione che hanno prestato. Si è trattato di modificare per notevole parte il testo originario, tenendo presenti i suggerimenti contenuti nelle proposte di legge d'iniziativa degli onorevoli Felici ed altri e dell'onorevole Durand de la Penne. È stato pertanto elaborato un testo unificato che, pur mantenendo la struttura generale del disegno di legge, contiene sostanziali innovazioni ed apporta numerose variazioni per ciò che riguarda le norme tecniche, accogliendo le indicazioni delle proposte di iniziativa parlamentare ed i suggerimenti emersi nel corso della discussione ed in frequenti contatti ed incontri con esperti e qualificati esponenti del mondo della nautica da diporto e degli sport nautici.

Il provvedimento si compone di 54 articoli, suddivisi in nove capitoli. Il Capo Primo, contiene le disposizioni generali (articolo 1). Il campo di applicazione della nuova disciplina ha un ambito ben precisato: la navigazione da diporto nelle acque marittime ed in quelle interne (ossia lacuali e fluviali). La navigazione da diporto viene poi (per la prima volta nella nostra legislazione) chiaramente definita sia per gli scopi principali (sportivi e ricreativi) che persegue, sia per l'assenza di ogni finalità di lucro che la caratterizza. Premessa tale definizione, la norma introduce la distinzione fra imbarcazioni e navi da diporto: distinzione empirica, che tuttavia si appalesa come fondamentale perché consente tutta una serie di misure atte a liberalizzare il settore della nautica. Il criterio distintivo poggia sul differente valore del tonnellaggio di stazza lorda (fino a 50 tonnellate per le imbarcazioni ed oltre 50 per le navi). Si deve

rilevare la mancanza di un limite massimo, diversamente da quanto dispone la vigente disciplina in materia, inapplicabile per le navi a vela di stazza superiore alle 80 tonnellate e per le imbarcazioni a motore superiori alle 25 tonnellate. Importanti sono le definizioni di imbarcazione a vela con motore ausiliario (con un criterio di rapporto tra superficie velica totale in metri quadrati e potenza del motore espressa in cavalli) nonché l'equiparazione delle imbarcazioni da diporto alle navi o ai galleggianti di stazza lorda non superiore alle 10 tonnellate, se a propulsione meccanica, ed alle 25 tonnellate in ogni altro caso.

L'articolo 1 prevede anche il rinvio alle norme generali in materia di navigazione marittima per tutto ciò che non sia espressamente previsto dal testo in esame. Il rinvio è limitato a quelle norme che non siano in contrasto con le disposizioni specifiche in materia di navigazione da diporto.

Il Capo secondo contempla la costruzione delle imbarcazioni da diporto (articoli 2 - 4). Esso contiene una serie di agevolazioni, riguardanti esclusivamente le imbarcazioni da diporto, che concernono l'abolizione dell'obbligo (contenuto nel codice della navigazione) della formalità relativa alla « dichiarazione di costruzione » per costruzioni di stazza lorda non superiore alle 5 tonnellate, e la facoltà, riconosciuta ai soci di associazioni nautiche, di costruire, per conto proprio e dell'ente od associazione di appartenenza, imbarcazioni fino a 25 tonnellate di stazza lorda.

Il Capo terzo riguarda l'iscrizione ed abilitazione alla navigazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto (articolo 5 - 17). Il procedimento della duplice iscrizione, previsto dal regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813, per le imbarcazioni a motore fino a 25 tonnellate, viene semplificato: l'articolo 5 dispone infatti una unica iscrizione, del tutto separata da quella riguardante le navi di commercio, in appositi registri la cui tenuta, per quanto riguarda le imbarcazioni, è affidata anche agli uffici marittimi minori. Per quanto riguarda le navi da diporto invece, la loro tenuta è affidata soltanto agli uffici di circondario (capitanerie di porto e uffici circondariali marittimi).

Si è inteso, riguardo alle competenze degli organi amministrativi, di operare il massimo decentramento possibile, nonché di unificare le competenze stesse affidate ai diversi organi dell'amministrazione della navigazione marittima ed a quelli della navigazione interna, nell'intento di rendere uniforme la disciplina

della navigazione e, in definitiva, di agevolare gli utenti.

Allo scopo di agevolare la produzione in serie è prevista l'esenzione dall'obbligo della stazzatura delle imbarcazioni il cui prototipo sia stato regolarmente stazzato.

Per le imbarcazioni e le navi da diporto che siano destinate — in modo permanente — a navigare in acque straniere (trattasi in genere di costruzioni appartenenti a cittadini italiani residenti stabilmente all'estero) è prevista l'iscrizione in registri appositi tenuti dall'autorità consolare. Derogando al principio generale secondo il quale è vietata la proprietà di navi nazionali a cittadini stranieri in misura superiore ad un terzo dei carati, l'articolo 7 consente che sia gli stranieri che le società straniere possano ottenere l'iscrizione nei registri nazionali di navi ed imbarcazioni di loro proprietà.

L'articolo 8 concerne le abilitazioni alla navigazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto, e le autorità che possono rilasciare le relative licenze: Il disegno di legge governativo prevedeva cinque tipi di abilitazione: a) nelle acque interne; b) nelle acque interne e marittime fino a 3 miglia dalla costa; c) nelle acque interne e marittime fino a 20 miglia dalla costa; d) nelle acque marittime oltre le 20 miglia dalla costa, all'interno del mare Mediterraneo; e) nelle acque marittime, anche fuori del Mediterraneo. Il testo, elaborato dal Comitato ristretto, prevede che le abilitazioni siano ridotte a tre: a) nelle acque interne e marittime entro 3 miglia dalla costa; b) nelle acque interne e in quelle marittime entro 20 miglia dalla costa; c) nelle acque marittime oltre 20 miglia dalla costa. La distinzione ha la finalità di consentire una efficace collaborazione e integrazione tra le amministrazioni statali incaricate del rilascio delle licenze. Il limite delle 20 miglia tiene conto delle norme per la navigazione costiera. Una interessante innovazione è contenuta nell'articolo 9 e riguarda le disposizioni concernenti la licenza, fondamentale documento di bordo; essa mira a semplificare il visto di convalida, i casi di rinnovo e le annotazioni riguarda la facoltà, per le imbarcazioni che navighino entro le acque territoriali, di avere a bordo la licenza in copia fotostatica. L'autorizzazione a recarsi all'estero viene annotata sulla licenza ed ha una validità biennale. Norme di esecuzione sono previste con apposito decreto ministeriale.

L'articolo 12 presenta notevoli varianti rispetto al corrispondente articolo 13 del testo originario. È previsto che la visita di accer-

tamento necessaria per il rilascio del documento di abilitazione alla navigazione, per le imbarcazioni abilitate alla navigazione entro le 3 miglia ed entro le 20 miglia, sia effettuata con l'osservanza di specifiche norme tecniche e direttive emanate dall'autorità ministeriale competente e che l'assistenza di un ingegnere o perito del Registro italiano navale sia ammessa per l'abilitazione delle sole navi da diporto.

L'articolo 13 introduce l'esenzione dell'obbligo della iscrizione per natanti balneari (jole, pattini, sandolini, mosconi e simili, non provvisti di motore), peraltro già prevista dal regolamento di esecuzione al codice della navigazione, nonché per le costruzioni aventi una lunghezza non superiore a metri 5 fuori tutto, ed il cui motore non abbia una potenza superiore a 20 cavalli e la vela una superficie non superiore a metri quadrati 14. Il limite di navigazione fissato in un miglio, può essere ridotto o ampliato, per il secondo gruppo di natanti, a non oltre tre miglia dalla costa.

L'esonero dall'obbligo dell'iscrizione è previsto anche per le imbarcazioni a vela partecipanti a manifestazioni sportive (regate od allenamenti).

Le disposizioni sui motori amovibili sono contenute nell'articolo 15. Esse ricalcano, sostanzialmente, quelle contenute nel decreto n. 813 del 1932.

Definita nell'articolo 1, per potenza del motore, la potenza massima di esercizio, lo articolo 15 stabilisce che, in occasione del collaudo, siano accertate la potenza massima e quella fiscale e che di tali accertamenti sia eseguita annotazione nell'apposito certificato.

Gli articoli 16 e 17 prevedono due ipotesi di rilascio di licenza provvisoria: l'una per la navigazione di prova e di trasferimento o dimostrativa, limitata dal testo originario ai soli cantieri navali ed ai costruttori di motori marini ed estesa ora anche alle aziende di vendita; l'altra per navigazione effettiva da diporto, limitatamente ad un periodo non superiore a 40 giorni, quando il procedimento di iscrizione nei registri non sia ancora concluso. La norma mira ad agevolare, in sostanza, il diportista, il quale abbia adempiuto a tutti gli oneri relativi alla iscrizione del proprio natante e sia in attesa del rilascio della licenza.

Il Capo quarto riguarda il comando e la condotta di imbarcazioni e navi da diporto (articoli 18 - 32). Le disposizioni in esso contenute concernono, principalmente: i casi di esonero dall'obbligo del possesso della patente;

il grado di abilitazione delle varie categorie di patenti; i soggetti preposti al rilascio delle patenti; le condizioni di capacità necessarie per l'ammissione ai relativi esami; i casi di sospensione e revoca delle patenti.

I casi di esenzione risultano modificati rispetto a quelli previsti dal disegno di legge poiché il limite massimo di distanza dalla costa, ai fini della navigazione, è elevato da 3 a 20 miglia per le imbarcazioni a vela, e la potenza del motore da 10 a 20 cavalli. L'articolo 19 conferma sostanzialmente il disposto dell'articolo 21 del testo del disegno di legge, il quale consentiva l'assunzione del comando e della condotta di imbarcazioni e di navi da diporto da parte del personale marittimo, nei limiti della abilitazione prevista dai rispettivi titoli e, quanto alla condotta dei motori, disponeva particolari agevolazioni.

Riguardo alle abilitazioni al comando e alla condotta, il testo del disegno di legge ne prevedeva quattro distinti tipi per le imbarcazioni entro e oltre le 3 miglia - a vela o a motore, ed una speciale per le navi.

L'articolo 20 prevede, invece, due tipi di patente per imbarcazione a vela (entro ed oltre le 20 miglia) di stazza superiore a 3 tonnellate, e due tipi di patente per le imbarcazioni a motore, di stazza superiore alle 3 tonnellate, con motore di potenza superiore a 20 cavalli, entro ed oltre le 20 miglia dalla costa.

Per il comando delle navi è previsto il rilascio di una speciale patente. La composizione delle commissioni, i programmi e le modalità di svolgimento degli esami per il conseguimento delle abilitazioni saranno stabiliti con apposito decreto ministeriale.

Per quanto riguarda gli organi competenti al rilascio delle patenti, quelle che abilitano alla navigazione con le imbarcazioni oltre le 20 miglia, e con le navi (a qualunque distanza dalla costa) sono rilasciate solo dagli uffici circondariali marittimi; mentre quelle che abilitano alla navigazione, con le imbarcazioni, entro 20 miglia dalla costa, sono rilasciate anche dalle direzioni compartimentali della motorizzazione civile. La funzione delegata del rilascio delle patenti, già riconosciuta dal codice della navigazione alle associazioni nautiche autorizzate con decreto ministeriale e limitatamente a favore dei soci, è accresciuta in quanto è consentita per entrambe le categorie di patente per imbarcazione a vela e, in aggiunta, per quella abilitante alla navigazione con imbarcazione a motore, entro le 20 miglia.

Nei successivi articoli sono fissati: l'età minima per l'ammissione agli esami; le cause

di incapacità legale (condanna, con specificazione di taluni reati, quali, ad esempio, quelli di contrabbando e traffico di stupefacenti); le cause di incapacità fisica o psichica; i casi di revoca e di sospensione della patente, quando disposta dal giudice penale e quando dalla competente autorità amministrativa.

Gli articoli 26 e 27 stabiliscono, rispettivamente, la sottoposizione al controllo delle competenti autorità amministrative dell'attività di istruttore per il conseguimento delle patenti, nonché degli oneri essenziali ad esso incombenti.

L'articolo 28 dispone alcuni casi di esenzione dall'obbligo degli esami, fermo restando, ovviamente, il possesso dei requisiti fisici e legali previsti nei precedenti articoli, in favore del personale militare (ufficiali e sottufficiali), sia della marina militare che di corpi di polizia che svolga funzioni di comando a bordo di navi dello Stato.

Il Capo quinto riguarda il comandante e l'equipaggio della imbarcazione e della nave da diporto. L'articolo 33 stabilisce, sostanzialmente, l'obbligo che per ogni imbarcazione o nave sia preventivamente stabilito, all'atto del rilascio della licenza, quale debba essere il numero minimo delle persone componenti lo equipaggio e quale il numero massimo di persone che l'unità è idonea a trasportare.

Ciò posto, il successivo articolo 34 chiarisce che la funzione di comando di una imbarcazione o di una nave da diporto può essere svolta da chi, munito della prescritta abilitazione o dell'idoneo titolo professionale, abbia dell'unità un possesso « qualificato », vale a dire ne sia il proprietario, il conduttore, il noleggiatore o il comodatario e che pertanto, avendo di tale unità il legittimo possesso, sia altrettanto legittimo titolare dei diritti e dei doveri previsti dal testo in esame e dalle altre leggi marittime interne e internazionali.

Nei successivi articoli è stabilito che l'obbligo di assumere personale marittimo per la formazione dell'equipaggio è limitato alle sole navi da diporto, con la precisazione che i servizi complementari a bordo di queste ultime possono essere svolti da soggetti anche non appartenenti alla citata categoria professionale.

L'articolo 36 intende confermare, implicitamente, la natura non professionale della navigazione da diporto quando sia svolta da chi, pur appartenendo alla categoria della gente di mare, utilizzi per tale navigazione una delle abilitazioni previste dalla speciale normativa in esame. L'assenza della finalità di lucro è posta quale condizione per l'eser-

cizio delle funzioni di comando o di condotta di imbarcazioni e navi da diporto da parte di cittadini stranieri.

Il Capo sesto contiene le disposizioni penali e comprende gli articoli 39 e 40. L'articolo 39 prevede la pena dell'ammenda da lire 10.000 a lire 200.000 per l'inosservanza delle specifiche norme di cui al testo in esame, precisando che è fatta salva l'applicazione delle altre norme penali, contenute principalmente nel codice penale e in quello della navigazione. Il successivo articolo 40 disciplina il procedimento di risoluzione in via amministrativa della contravvenzione mediante la oblazione. L'adozione di tale strumento, non previsto nel disegno di legge, si è resa tanto più opportuna alla luce della recente dichiarazione di incostituzionalità delle norme regolanti la giurisdizione penale dei comandanti di porto.

Il Capo settimo è dedicato ad alcune modifiche delle vigenti disposizioni in materia di tasse sulle concessioni governative e sui diritti marittimi.

La materia disciplinata dal Capo ottavo concerne gli enti e le associazioni nautiche (sono affidate ad un apposito decreto ministeriale le disposizioni e le modalità necessarie per il loro riconoscimento); la dichiarazione della inapplicabilità alle imbarcazioni da diporto delle disposizioni relative all'istituto della limitazione del debito dell'armatore, ed ai natanti indicati nell'articolo 13 delle disposizioni relative alla impresa di navigazione; l'applicazione ai natanti di cui all'articolo 13 e alle imbarcazioni del regime giuridico stabilito dal codice civile in tema di responsabilità verso terzi derivante dalla loro circolazione; l'estensione delle disposizioni di cui alla legge 24 dicembre 1969, n. 99 a tutte le imbarcazioni da diporto.

I primi tre articoli del Capo nono dettano infine alcune disposizioni sulla validità delle abilitazioni conseguite anteriormente alla entrata in vigore della presente legge.

L'articolo 52 dispone che nei sei mesi successivi alla entrata in vigore della presente legge, l'importazione dall'estero di imbarcazioni e di navi da diporto, battente bandiera straniera da almeno sei mesi, sia consentita franco valuta e previo pagamento di una tassa fissa pari all'1 per cento del valore corrente, sostitutiva di ogni altra tassa od imposta.

L'articolo 53 prevede, fra l'altro l'emana- zione di norme regolamentari per l'attuazione di talune delle presenti norme. L'articolo 54 prevede, infine, l'abrogazione di tutte le di-

sponibilità contrarie od incompatibili con la presente legge.

Forse, onorevoli colleghi, con questo lavoro il Comitato ristretto non avrà raggiunto l'*optimum*, ma certo si è cercato di dare al settore una legislazione più confacente allo sviluppo della nautica. Il provvedimento potrà sicuramente essere migliorato, in base ai suggerimenti che ci verranno da tutti i colleghi. Due sono i punti fondamentali che hanno ispirato il lavoro del Comitato ristretto: quello di tener presente gli interessi dell'utente e quello di porre l'amministrazione dello Stato in condizioni di poter assolvere pienamente ai suoi compiti. Teniamo presente che spesso il perfezionismo è il peggior nemico di una legislazione; se si tende a prevedere tutto, spesso si pone involontariamente l'amministrazione — per carenza di strutture e per difficoltà di ordine burocratico — in condizione di non poter far fronte ai compiti assegnati. Ritengo, quindi, che sia opportuno fissare delle linee fondamentali e dei principi generali e lasciare ad una certa discrezionalità dell'amministrazione gli adattamenti delle norme.

Ritengo che sia importante portare avanti questa normativa. Fino a qualche anno fa si guardava soltanto alle navi, mentre per quanto riguardava la navigazione da diporto ci si rifaceva al decreto del 1932 sui motoscafi. Ci si riferiva ad un tempo in cui il fenomeno del diporto nautico non investiva più di 1.000 imbarcazioni, prevalentemente dislocate in acque interne. Oggi il fenomeno delle imbarcazioni da diporto ha investito una realtà diversa; se consideriamo le registrazioni avvenute nelle capitanerie di porto, in questi ultimi tempi, siamo arrivati ad una quota di oltre 150 mila unità.

Sono convinto, ripeto, che con questo schema di provvedimento sia stato fatto un buon lavoro, anche se esso potrà essere migliorato. Prego, quindi, i colleghi a voler dare a questo provvedimento il rilievo che merita in relazione allo sviluppo di un settore importante sotto un profilo economico e sociale.

BALLARIN. Siamo tutti d'accordo sulla necessità di modificare il codice della navigazione le cui norme (molte delle quali sono quasi centenarie), per l'autoritarismo che le informa e per l'anacronistica quanto incostituzionale sostanza, non vanno al passo coi tempi: non tengono cioè conto delle intervenute trasformazioni materiali e tecniche né della volontà dei lavoratori di contare di più.

Detto ciò, non si può però essere d'accordo nell'iniziare la modifica del codice della navi-

gazione proprio dal settore che meno degli altri, anche perché più recente, appalesa questa necessità. E ciò per una serie di motivi e per alcune implicazioni che le modifiche proposte farebbero sorgere. Innanzitutto, modifiche unilaterali aggraverebbero le sperequazioni già esistenti. È indubbio, infatti, che di fronte all'espandersi della nautica da diporto è necessario provvedere ad una nuova disciplina. Non si può, tuttavia, disgiungere questo problema da quelli che riguardano la marina da traffico e soprattutto quella da pesca. A nostro giudizio, s'impone pertanto una revisione perlomeno contemporanea di tutte quelle norme che riguardano le imbarcazioni di ogni tipo fino ad un certo tonnellaggio o con apparati motore d'una certa potenza. Bisogna unificare anche titoli, autorizzazioni e imposizioni.

L'opinione pubblica, e soprattutto le categorie interessate, non potrebbero accettare senza protestare un diverso trattamento, dovuto a diverse disposizioni, per natanti dello stesso tonnellaggio o della stessa potenza di motore e ciò a vantaggio non di chi nel mare e dal mare trae i mezzi per vivere.

Vorrei qui richiamare, con alcuni esempi, l'attenzione degli onorevoli colleghi su alcune sperequazioni esistenti e su altre che sorgerebbero nel caso dell'approvazione del provvedimento che è al nostro esame. Dirò anche, per inciso, che l'elaborato del Comitato ristretto è già qualcosa di meglio rispetto al disegno di legge governativo, sebbene la linea rimanga la stessa.

Ma veniamo agli esempi. Prendiamo una « nave » (così sono definiti dal codice della navigazione tutti i natanti) di 20 tonnellate con un motore di 110 cavalli-vapore. Per comandarla, se è addetta alla pesca, occorrono almeno un motorista autorizzato (articolo 257 del Regolamento del Codice della navigazione), un motorista abilitato (articolo 273 del Regolamento del Codice della navigazione) e perlomeno due o tre marinai iscritti nelle matricole di prima categoria. Lo stesso vale per il piccolo traffico. Aggiungerò che i requisiti per diventare « un marinaio autorizzato » sono questi: essere iscritto nella prima categoria della gente di mare (e non è facile: vedasi l'articolo 238 del Regolamento del Codice della navigazione); avere compiuto 21 anni d'età; avere compiuto gli studi del corso superiore elementare; avere effettuato quattro anni di navigazione in servizio di coperta; avere sostenuto con esito favorevole un esame secondo i programmi stabiliti dal Mini-

stro della marina mercantile. I requisiti per diventare « motorista abilitato » sono i seguenti: essere iscritto nella terza categoria della gente di mare; non avere riportato condanna per i reati richiamati dall'articolo 238, n. 4 del Regolamento del Codice della navigazione; avere compiuto gli studi del corso inferiore elementare; avere frequentato con esito favorevole un corso specializzato; avere sostenuto con esito favorevole un esame secondo i programmi stabiliti dal Ministro della marina mercantile. Il « motorista abilitato » in possesso del titolo di conduttore può contemporaneamente esercitare entrambe le funzioni a bordo di motoscafi non superiori agli otto metri e di navi munite di motore asportabile, previo parere favorevole dell'autorità marittima mercantile, in relazione alle sistemazioni di bordo e ai requisiti tecnici del natante e previo risultato favorevole d'un esperimento pratico, secondo i programmi stabiliti dal Ministro della marina mercantile.

Di fronte a queste precise norme, dettate per garantire la sicurezza della navigazione, il provvedimento che stiamo esaminando prevede, invece, per il comando e la conduzione del motore di un natante analogo, il requisito di 18 anni di età, anziché di 21, facilitazioni nel rilascio della patente (rilascio che può essere effettuato anche da parte di enti ed associazioni nautiche) ed esami non bene definiti. Non è, in particolare, richiesta l'anzianità di navigazione, la pratica di bordo ed altri titoli e requisiti previsti invece per la gente di mare, tra i quali è compresa anche la prova di nuoto e di voga.

La situazione peggiora se compariamo i natanti più piccoli, poiché per la nautica da diporto si esclude l'obbligo di qualsiasi patente per comandare o condurre motori, mentre per la pesca e per il traffico si richiedono 18 anni d'età, titoli e pratica anche lunga. Non voglio dilungarmi in una elencazione degli altri requisiti che s'impongono a chi frequenta il mare per necessità di lavoro, ma voglio porre soltanto una domanda dalla cui risposta dipende anche il prosieguo della discussione: sono esagerate le norme che riguardano la marina da traffico e da pesca o sono davvero troppo blande e inconsistenti quelle proposte per la marina da diporto? Noi siamo convinti che nel primo caso c'è da rivedere qualcosa in relazione al progresso tecnico, ma siamo anche convinti che per garantire la sicurezza della navigazione, anche da diporto, oggi più di ieri, non si può indulgere in facilitazioni che, d'altro canto,

potrebbero tradursi in un pericolo per una parte di quelli che le godono.

Vorremmo aggiungere che proprio per l'aumentato traffico, cioè per il forte incremento verificatosi in questi ultimi anni nella nautica da diporto, si impongono norme più chiare, più precise e più severe, al fine di garantire la sicurezza della navigazione sia per gli equipaggi dei natanti stessi, sia per i terzi.

Ci sembra che con la legge che stiamo discutendo si vada, invece, in senso opposto. Eppure quanto è avvenuto per la strada ci dovrebbe ammaestrare. Proprio in riferimento a questo vorrei richiamare l'attenzione degli onorevoli colleghi. Il « boom » dell'automobile, con tutto ciò che ha significato come scelta economica e politica, ha portato non solo al caos dei trasporti, ma ha creato anche il problema dei posteggi. Ora siamo in pieno sviluppo della nautica da diporto e con questa legge si vuole accelerare ed incrementare tale sviluppo, ma intanto in tutti i litorali italiani, si fa sentire in tutta la sua gravità il problema di costruire adeguati approdi e porticcioli per le imbarcazioni. Perdurando l'attuale situazione e verificandosi l'ulteriore espansione del settore nautico, come è nel disegno dei proponenti del provvedimento è facile prevedere che nell'immediato futuro il problema della costruzione delle infrastrutture portuali turistiche si porrà con forza. Già oggi grossi inconvenienti si registrano nei vari porti italiani, dove gli spazi riservati o a disposizione, una volta, dei natanti da traffico o dei pescherecci sono occupati da imbarcazioni da diporto, e ciò determina disagi ed inconvenienti. Scriveva proprio qualche giorno fa un giornale milanese che il porto-canale di Goro, dove vivono centinaia di pescatori, è stato invaso da *cruisers*, cabinati, motoscafi, ecc., per cui i pescatori locali non trovano posto per le loro barche.

La situazione dei porti commerciali e industriali è già di per sé grave ed aspetta interventi che presuppongono opere di centinaia di miliardi, se si vuole mettere la nostra economia marittima in condizioni da far fronte alla concorrenza straniera. Oggi si aggiunge il problema della nautica da diporto con le sue implicazioni portuali e anche in questo caso si tenta di indirizzare la spesa pubblica in direzione di consumi non sociali e popolari. C'è infatti chi pensa che lo Stato dovrebbe lasciare ai privati il compito di costruire porticcioli turistici, intervenendo solamente con incentivi o con la spesa per alcune opere primarie di difesa e di accesso.

Prima di finire, vorrei richiamare la vostra attenzione su un'altra implicazione derivante dall'espansione di alcuni settori della nautica da diporto: esistono ormai giustificate preoccupazioni nel settore della marina mercantile e nel settore della pesca poiché — come hanno riportato alcuni giornali specializzati — i marittimi non rispondono alle chiamate d'imbarco. Posso testimoniare che negli ultimi mesi estivi, come è avvenuto lo scorso anno, molti pescherecci sono rimasti alla riva per mancanza di personale. Ovviamente, la nautica da diporto contribuisce ad aggravare la crisi nei citati settori. Allora si pone questo problema: è giusto contribuire alla decadenza e alla crisi di altri settori economici per favorire indiscriminatamente la nautica da diporto?

Nel concludere, vorrei riaffermare l'opposizione del nostro gruppo alla approvazione della legge nel testo proposto. Noi pensiamo che è giusto tener conto e favorire la nautica da diporto entro certi limiti (quella più popolare, di piccole dimensioni) riducendo al massimo le pratiche burocratiche, i visti, i controlli lunghi e talvolta irritanti. Per l'altra nautica, quella dei ricchi per intenderci, quella che si fa con natanti del valore di milioni, di decine e di centinaia di milioni, è bene invece porre norme più severe, anche per la moralizzazione della vita sociale.

Evidentemente non sono entrato nel merito dei singoli articoli. Fin d'ora annuncio che presenteremo una serie di emendamenti, che mi riservo successivamente di illustrare.

PRESIDENTE. Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

CERVONE, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Innanzitutto, desidero esprimere un effettivo ringraziamento al Comitato ristretto che, in questi mesi, ha indubbiamente svolto un egregio lavoro per coordinare quelle che erano le posizioni espresse nel disegno di legge e quelle formulate nelle due proposte di iniziativa parlamentare.

Ascoltando la relazione dell'onorevole Merli, la mia mente è riandata ai temi che erano sul tappeto, ed ho potuto vedere tutto il lavoro che è stato svolto e lo sforzo che è stato sostenuto. Il mio ringraziamento sentito va anche all'onorevole Presidente che è stato parte stimolante dei nostri lavori.

Non ricorderò qui quello che è già stato detto dall'onorevole Merli, e non dirò che noi

stiamo dando la preferenza ad un settore invece che ad un altro. Dobbiamo tener presente che è la realtà che ci pone questo tema: non è assolutamente nostra intenzione stimolare un settore per mortificarne un altro. Oggi la nautica da diporto non è certamente quella che esisteva nel 1877 o nel 1879, quando vide la luce il primo codice della navigazione e il primo regolamento, né, tanto meno, siamo all'epoca del decreto del 1932. Oggi, ripeto, siamo di fronte ad una realtà diversa; ma la nostra posizione è fortunata. Abbiamo, infatti, tutto il tempo per legiferare con tranquillità e portare infine un po' d'ordine in questo settore. L'onorevole Merli parlava di 150 mila imbarcazioni; calcoli più aggiornati fanno ascendere a circa 250-300 mila le unità in circolazione.

Ormai non è più possibile parlare di nautica da diporto in relazione soltanto a determinate categorie. Il benessere acquisito dal popolo italiano ha fatto sì che vi sia una maggiore familiarizzazione con il mare; vi è stato un allargamento di base che ha portato, dopo anni di distacco, il popolo italiano a riconciliarsi con il mare.

Dobbiamo poi considerare che il fenomeno non è limitato soltanto a chi usa i natanti da diporto, ma investe tutta una attività industriale e sociale che non può essere assolutamente disconosciuta. Ritengo, quindi, che non si possa mettere su uno stesso piano la navigazione per la pesca, quella commerciale o industriale con la navigazione da diporto.

DAMICO. Dopo dieci anni di motorizzazione privata, il Governo stesso ha riconosciuto la necessità di un codice della strada. Non vorremmo che fra qualche anno ci trovassimo, per questo settore, nelle stesse condizioni.

CERVONE, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Sono dei settori completamente differenti. Che il codice della navigazione debba essere rivisto, mi pare cosa ovvia; a dimostrazione di ciò, preciso che il Ministero della marina mercantile ha rivolto al Ministero di grazia e giustizia una richiesta in tal senso.

Non nego che quanto detto dall'onorevole Ballarin, circa la pesantezza dell'*iter* attraverso il quale un marinaio di coperta deve passare per poter navigare, sia esatto.

BALLARIN. Dobbiamo garantire la vita anche a coloro che lavorano.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Certamente. Non è facile oggi per un marinaio potersi imbarcare e le ragioni sono diverse. A questo proposito il Ministero della marina mercantile ha chiarito che i programmi scolastici degli istituti nautici e degli istituti professionali marittimi debbono essere rivisti. Esiste una iniziativa in merito, rivolta al Ministero della pubblica istruzione affinché i programmi degli istituti anzidetti siano concordati con il Ministero della marina mercantile. È vero, inoltre, che i sindacati incontrano difficoltà per le tabelle di imbarco, ma è anche vero che il Ministero sta esaminando l'opportunità di diminuire le tabelle di imbarco per le navi automatizzate, in considerazione del fatto che l'ufficiale di coperta deve sapere usare anche le macchine.

Per quanto riguarda, infine, la pesca, sono stati costituiti i cosiddetti « parlamentini » compartimentali e la commissione consultiva nazionale, la quale ha invitato i compartimenti a presentare proposte su tutto il settore della pesca. In proposito, mi auguro che entro la fine di ottobre possano pervenire i pareri delle commissioni compartimentali locali affinché, sulla base delle nuove esperienze, il mondo della pesca possa acquistare un nuovo aspetto.

Se si vuole, poi, fare un paragone fra il codice della navigazione e il codice della strada, questo può essere fatto solo nel senso che in ambedue è necessario distinguere la guida del veicolo per uso proprio da quella per uso di terzi. Poiché, dunque, nei diversi tipi di navigazione vi sono soggetti, navi e fini distinti, è opportuno che sia prevista una distinta normativa, anche se la disciplina della navigazione da diporto potrebbe contenere principi applicabili in altri settori. Ciò non esclude, tuttavia, che si continui lo studio per la revisione del codice della navigazione relativamente alla parte industriale e commerciale e che si effettui una revisione delle norme riguardanti il settore della pesca.

Faccio presente che il Comitato ristretto ha incontrato numerose difficoltà nella stesura del nuovo testo del disegno di legge. Il provvedimento disciplina, in primo luogo, alcuni fatti che, pur essendo regolati dal diritto privato, sconfinano nel diritto pubblico per cui si è reso necessario un intervento dello Stato che non comprimesse le esigenze del cittadino. Il Comitato ristretto ha inoltre cercato di distinguere in maniera più precisa la navigazione nelle acque interne dalla naviga-

zione marittima e ha sempre tenuto presente che le norme sulla navigazione da diporto riguardano un settore in continua evoluzione.

Per quanto riguarda, in particolare, il rapporto fra nautica da diporto e approdi turistici, ricordo che nell'agosto di quest'anno il Ministero della marina mercantile ha inviato alle marinerie e agli utenti una circolare con la quale sono state date istruzioni per le pratiche relative alla costruzione di approdi e porti turistici e rendo noto che è stato anche predisposto un disegno di legge, attualmente all'esame degli altri ministeri interessati. Il punto essenziale è che il Governo ha cercato di ovviare alla situazione con una circolare che è stata bene accolta dagli interessati nel settore, ma si richiede ora una legge per la certezza del diritto. In questa dinamica posizione del settore, della quale siamo tutti consapevoli, abbiamo avuto la possibilità di decidere se tutto debba essere regolato con legge, o se alcune norme possano essere inserite in circolari o decreti. Si è ritenuto che la disciplina riguardante determinati settori potesse preferibilmente essere lasciata, una volta fissati i principi basilari, a circolari o decreti per evitare appesantimenti. Le circolari sembrano infatti strumenti più agili e rispondenti alle circostanze.

Altro punto da conciliare è stato quello della nautica a motore e di quelle a vela ed un ultimo punto da non trascurare è quello di conciliare la sicurezza della navigazione con l'esigenza di una riconciliazione del cittadino italiano con il suo mare. Quindi sorge il problema dello snellimento delle procedure.

Si è detto che sarebbe desiderabile un codice che venisse incontro alla navigazione popolare. Questo obiettivo mi sembra che sia stato raggiunto, almeno in alcuni punti. Dicono che per le piccole imbarcazioni, come sandolini e simili, non si paga neppure la registrazione, si favorisce appunto il diporto nautico popolare.

BALLARIN. Ma bisogna vedere anche il peso delle imbarcazioni.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Basta fissare il principio.

CERAVOLO SERGIO. Faccio osservare che proprio nel momento in cui avviene la grande riconciliazione con il mare non si può andare al mare perché è inquinato.

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 30 SETTEMBRE 1970

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Onorevole Ceravolo, presenti una interrogazione in proposito.

CERAVOLO SERGIO. Ho presentata una interpellanza che ancora non è stata discussa.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Oggetto della odierna discussione è la nautica da diporto; quando si discuterà dell'inquinamento il Governo è pronto a rispondere.

Per quanto riguarda il problema della sicurezza in mare, mi sembra che l'oggetto in discussione aumenti gli argomenti per giungere a qualcosa di positivo sulla questione, perché se non portiamo innanzi delle proposte concrete e continuiamo solo a lamentarci non approderemo a nulla e non risolveremo certo i nostri problemi.

Il testo predisposto ed oggi al vostro esame è positivo, ma il Governo attende proposte migliorative perché l'intenzione comune è quella di dare al Paese una legge il più possibile adatta a risolvere i problemi dei cittadini. Non vi sono preconcetti né da parte nostra, né da parte di altri.

Vorrei concludere, dopo aver esposto i principi di fondo, col dire che il Governo, non considera chiuso il problema dell'aggior-

namento del Codice della navigazione con l'approvazione della legge sulla nautica da diporto, ma considera questa come un'anticipazione di soluzioni che potranno essere adattate anche per altri settori. Il rinviare o ritardare il problema odierno non risolverebbe né il problema specifico né gli altri, perché si trascurerebbe una grande occasione per rivedere dei principi secondo criteri che potrebbero essere applicati ad altri settori.

PRESIDENTE. Ringrazio l'onorevole Sottosegretario ed invito gli onorevoli Commissari a presentare gli emendamenti entro martedì 6 ottobre.

Rinvio pertanto il seguito della discussione alla prossima seduta.

La seduta termina alle 10,50.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE
Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO