

COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE — MARINA MERCANTILE
— POSTE E TELECOMUNICAZIONI

46.

SEDUTA DI GIOVEDÌ 8 OTTOBRE 1970

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE GUERRINI GIORGIO

INDICE	PAG.
Congedo e sostituzioni:	
PRESIDENTE	445
Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e approvazione):	
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)	445
PRESIDENTE . 445, 446, 447, 451, 454, 455, 456 457, 459, 460, 461, 462, 463 464, 465, 468, 469, 471, 472 473, 474, 476, 477, 479, 481	
BALLARIN . . 446, 447, 449, 450, 452, 453, 454 457, 459, 460, 462, 463, 465, 468 472, 473, 477, 478, 479, 480, 481	
CERVONE, <i>Sottosegretario di Stato per la marina mercantile</i> . 447, 449, 450, 454, 455 456, 460, 461, 463, 467 468, 469, 471, 472, 473 475, 476, 477, 479, 480	
DURAND DE LA PENNE . . . 447, 449, 453, 454 455, 459, 460, 461, 462 467, 468, 475, 476, 479	
FELICI	453, 456, 463
MAROCCO	479
MERLI, <i>Relatore</i> . 446, 447, 449, 455, 456, 459 460, 462, 464, 465, 467 469, 470, 472, 473, 477	

	PAG.
VINCELLI, <i>Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile</i>	450
ZUCCHINI	453, 455, 470, 474, 479
Votazione segreta:	
PRESIDENTE	481

La seduta comincia alle 16,35.

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

Congedo e sostituzioni.

PRESIDENTE. Comunico che è in congedo il deputato Russo Ferdinando. Comunico altresì che i deputati Alessandrini, Lenoci e Spora sono sostituiti rispettivamente dai deputati Durand de la Penne, Musotto e Felici.

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

Nell'ultima seduta avevamo concluso la discussione generale sul testo unificato elaborato dal Comitato ristretto, a tal fine nominato. Dobbiamo oggi passare all'esame degli

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 OTTOBRE 1970

articoli. Poiché sono stati presentati numerosi emendamenti, la Segreteria ha provveduto a numerarli secondo l'ordine di presentazione. Terrò presente tale numerazione per facilitarne l'individuazione.

L'onorevole Felici propone il seguente emendamento al titolo del provvedimento, che reca il n. 17.

Sostituire il titolo del provvedimento con il seguente: « Norme sulla navigazione da diporto ».

MERLI, *Relatore*. Poiché l'onorevole Felici non è presente, faccio mio il suo emendamento.

PRESIDENTE. Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Passiamo all'esame del Capo I: Disposizioni generali.

Do lettura dell'articolo 1:

ART. 1.

Le disposizioni della presente legge si applicano alla navigazione da diporto nelle acque marittime ed in quelle interne.

È navigazione da diporto quella effettuata a scopi sportivi o ricreativi, dai quali esuli il fine di lucro.

In materia di navigazione da diporto, per tutto ciò che non sia espressamente previsto dalla presente legge, si applicano le disposizioni contenute nel Codice della navigazione, nei relativi regolamenti di esecuzione e nelle altre leggi speciali.

Ai fini della presente legge le costruzioni destinate alla navigazione da diporto sono denominate rispettivamente « imbarcazioni da diporto » se di stazza lorda fino alle 50 tonnellate e « navi da diporto » se di stazza lorda superiore alle 50 tonnellate.

È imbarcazione da diporto a vela con motore ausiliario quella il cui rapporto tra superficie velica totale in metri quadrati e potenza del motore in cavalli è superiore a 2.

Ai fini della applicazione delle norme del Codice della navigazione, dei relativi regolamenti di esecuzione e delle altre leggi speciali, le imbarcazioni da diporto sono equiparate, ad ogni effetto, alle navi e ai galleggianti di stazza lorda non superiore alle 10 tonnellate se a propulsione meccanica, ed alle 25 in ogni altro caso, anche se l'imbarcazione supera detta stazza, fino al limite di 50 tonnellate.

Per potenza del motore, ai fini previsti dalla presente legge, si intende la potenza massima di esercizio, come accertata e defi-

nita secondo le norme approvate con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e della aviazione civile.

I deputati Ballarin, Ceravolo Sergio, Damico e Giachini propongono il seguente emendamento n. 26:

Sostituire il quarto comma con il seguente:

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

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

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

BALLARIN. L'articolo 1 nel testo formulato dal Comitato ristretto, mi lascia molto perplesso. Mi richiamo a questo proposito al precedente intervento in sede di discussione generale, nel corso del quale ho detto, tra l'altro, che attualmente in Italia sono rare — anzi, direi che non ce ne sono affatto! — le imbarcazioni a vela superiori alle 15 tonnellate che non impieghino personale iscritto nelle matricole della gente di mare. Quindi parlare di una stazza di 50 tonnellate per la navigazione a vela vuol dire essere proprio fuori dalla realtà.

Mi rendo conto che molti colleghi — sia detto senza offesa per nessuno — non hanno idea di che cosa voglia dire una barca a vela di 50 tonnellate: è una barca lunga 32 metri, quanto non sono lunghi i pescherecci per la pesca mediterranea. E i pescherecci di minore tonnellaggio hanno almeno un equipaggio di sei o sette persone iscritte alla gente di mare, tra cui comandante e motorista.

Il limite di 50 tonnellate è un'esagerazione anche per i natanti a motore. Forse più che le mie parole potrebbero servire, per convincere, le foto, pubblicate su una rivista specializzata, di alcuni di questi mezzi che vogliamo definire come « imbarcazioni da diporto ». L'ultima creazione è un aliscafo di circa 50 tonnellate, che consente il trasporto di un numero di persone variante da 60 a 150. La rivista dice che « la nautica da diporto ha preso le ali »; ma io non vorrei che le prendesse anche il Parlamento, ed accettasse una simile classificazione che, come ho detto, sarebbe fuori da ogni realtà.

Ritengo quindi opportuno mantenere per la nautica da diporto, come massimo, l'attuale limite discriminatorio di 25 tonnellate.

DURAND DE LA PENNE. Non sono d'accordo con il collega Ballarin sull'opportunità di questo emendamento. Tra una barca di 25 ed una di 50 tonnellate di stazza la differenza non è molta: si riduce a qualche metro.

Ma bisogna soprattutto considerare che questa legge è fatta principalmente per eliminare le bandiere-ombra. La cosa essenziale, per noi, è poter dire che dall'entrata in vigore di questa legge in Italia non ce ne saranno più. Un limite di 25 tonnellate, quindi, non sarebbe sufficiente a tale scopo. Dobbiamo inoltre innovare rispetto alla legislazione attuale, e non già tornare indietro.

Vorrei dire ai colleghi che io ho fatto l'ufficiale di marina per circa trent'anni, e quindi ho una certa esperienza in materia.

Quanto all'aliscafo, si tratta di una imbarcazione a sé, che non è fatta per portare più di un certo numero di persone. Mi pare che sia stata poi espressa la preoccupazione che i pescatori d'estate interrompano la loro attività, perché si imbarcano sulle navi da diporto. Se quindi riducessimo il limite massimo di stazza per le imbarcazioni, obbligando così un maggior numero di proprietari ad impiegare più personale iscritto alla gente di mare, questo lamentato esodo estivo aumenterebbe.

La prego, quindi, onorevole Ballarin, di riflettere sull'emendamento da lei proposto, e sul quale io preannuncio il mio voto contrario.

MERLI, *Relatore*. Se si spostasse il limite di stazza da 50 a 25 tonnellate cambierebbe tutta la struttura della legge.

BALLARIN. Mi scusi, signor Presidente, ma vorrei ribattere all'onorevole Durand de la Penne che per colpire le bandiere-ombra ci sono almeno tre o quattro altri modi, che non hanno niente a che vedere con la questione della navigazione da diporto. Il fatto che il novanta per cento delle imbarcazioni siano immatricolate in altri Stati non dipende dalla possibilità di evitare così l'obbligo di arruolare un equipaggio, ma piuttosto dello scandaloso sistema, ancora vigente, di concedere ai proprietari di queste imbarcazioni il carburante a prezzi agevolati.

Questi proprietari risparmiano circa il 60 per cento del costo di esercizio e per questo mantengono le navi sotto bandiere-ombra.

MERLI, *Relatore*. L'approvazione di questo emendamento cambierebbe tutta la sistematica della legge, così come l'abbiamo studiata in tutto questo tempo. Mi rendo conto che le preoccupazioni del collega Ballarin riguardano la sicurezza della vita in mare, ma ritengo che a questo scopo ci siano altre valide norme di legge. C'è tutta una serie di controlli che possono essere effettuati per avere delle sufficienti garanzie per la sicurezza in mare.

Faccio osservare, inoltre, che con questo emendamento si impedisce anche un esodo dall'attività di marinaio commerciale, a quella di marinaio da diporto.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Concordo con quello che ha detto il relatore e confermo che modificando il quarto comma dell'articolo 1 nel senso proposto dall'onorevole Ballarin, muteremmo tutta la sistematica della legge.

Voglio poi aggiungere una seconda osservazione, non meno importante, che riguarda il confronto che si potrebbe creare in un domani con il mondo della pesca: per questo scopo occorre approvare il testo governativo che sarebbe senz'altro più utile dell'emendamento proposto per il mondo della pesca.

Concordo infine con quanto ha detto l'onorevole Durand de la Penne, che cioè è necessario approvare una legge che elimini i motivi di tentazioni per i cittadini a ricorrere alle bandiere-ombra.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Ballarin n. 26.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 1 di cui ho già dato lettura nel testo predisposto dal Comitato ristretto.

(È approvato).

Passiamo all'esame del Capo II: Costruzione delle imbarcazioni da diporto.

Poiché non sono stati presentati emendamenti agli articoli 2, 3 e 4 e nessuno chiede di parlare, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 2.

La dichiarazione di costruzione per le imbarcazioni da diporto di stazza lorda non superiore alle 5 tonnellate è facoltativa.

(È approvato).

ART. 3.

I progetti per la costruzione di imbarcazioni da diporto di stazza lorda superiore alle 5 tonnellate devono essere firmati da persona abilitata alla progettazione delle costruzioni navali.

Il titolare della ditta costruttrice deve indicare un responsabile della costruzione.

(È approvato).

ART. 4.

I soci degli enti e delle associazioni nautiche riconosciuti a norma dell'articolo 44 possono costruire, per conto proprio o degli enti ed associazioni cui appartengono, purché non a fine di lucro, imbarcazioni da diporto di stazza lorda non superiore alle 25 tonnellate.

Per la progettazione delle imbarcazioni di cui al comma precedente si osserva la norma di cui al primo comma dell'articolo 3.

(È approvato).

Passiamo all'esame del Capo III: Iscrizione ed abilitazione alla navigazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto.

Poiché non sono stati presentati emendamenti agli articoli 5, 6 e 7 e nessuno chiede di parlare, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura.

ART. 5.

Le imbarcazioni da diporto sono iscritte in registri conformi al modello approvato con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile. Tali registri sono tenuti dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi nonché dagli uffici locali marittimi e dalle delegazioni di spiaggia, per le imbarcazioni della navigazione marittima, e dalle direzioni compartimentali, dagli uffici provinciali e dagli ispettorati di porto della motorizzazione civile, per le imbarcazioni della navigazione interna.

Le navi da diporto sono iscritte in registri conformi al modello approvato con decreto del Ministro della marina mercantile, tenuti dalle capitanerie di porto e dagli uffici circondariali marittimi.

Ai fini previsti dall'articolo 315, primo comma, n. 2, del regolamento di esecuzione del Codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, ove l'imbarcazione

da diporto da iscrivere sia stata prodotta in serie è sufficiente la presentazione all'autorità competente di copia del certificato di stazza del prototipo dell'imbarcazione stessa.

(È approvato).

ART. 6.

Le imbarcazioni e le navi da diporto nazionali armate all'estero e destinate permanentemente alla navigazione in acque straniere, sono iscritte nei registri di cui al precedente articolo, tenuti dall'autorità consolare.

(È approvato).

ART. 7.

Gli stranieri e le società estere possono ottenere l'iscrizione di imbarcazioni e navi da diporto di loro proprietà nei registri di cui all'articolo 5, purché eleggano domicilio presso l'autorità consolare dello Stato al quale appartengono o presso un ente od associazione nautica riconosciuti a norma dell'articolo 44.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 8.

ART. 8.

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

- a) nelle acque interne ed in quelle marittime entro tre miglia dalla costa;
- b) nelle acque interne e in quelle marittime entro venti miglia dalla costa;
- c) nelle acque marittime oltre venti miglia dalla costa.

La licenza che abilita alla navigazione le imbarcazioni di diporto entro i limiti di cui alle lettere a) e b) del comma precedente è rilasciata dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, nonché dagli uffici marittimi minori a ciò delegati, dalle direzioni compartimentali della motorizzazione civile e dagli uffici dipendenti.

La licenza che abilita le imbarcazioni da diporto alla navigazione di cui alla lettera c) del primo comma del presente articolo, e quella che abilita alla navigazione le navi da diporto sono rilasciate dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, nonché dagli altri uffici marittimi minori a ciò delegati.

I deputati Ballarin, Ceravolo Sergio, Damico e Giachini hanno presentato il seguente emendamento n. 27:

Sostituire l'articolo 8 con il seguente:

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

a) nelle acque interne e in quelle marittime entro 6 miglia dalla costa e nelle acque territoriali;

b) nelle acque marittime oltre 6 miglia dalla costa.

La licenza che abilita alla navigazione le imbarcazioni e le navi da diporto entro i limiti di cui alla lettera a) del comma precedente è rilasciata dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, nonché dagli uffici marittimi minori a ciò delegati, dalle direzioni compartimentali della motorizzazione civile e dagli uffici dipendenti.

La licenza che abilita le imbarcazioni e le navi da diporto, di cui alla lettera b) del primo comma è rilasciata dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, nonché dagli altri uffici marittimi minori a ciò delegati ».

BALLARIN. Con questo emendamento proponiamo di ridurre da tre a due i tipi delle licenze per le imbarcazioni da diporto. Questo soprattutto per una questione di sicurezza. Noi non riteniamo sia giusto, infatti, che il Ministero dei trasporti rilasci una licenza alle imbarcazioni che si recano a navigare oltre le 6 miglia, in quanto escono dalle acque territoriali. Siamo d'accordo con il Sottosegretario Cervone quando afferma che la competenza esclusiva deve essere del Ministero della marina mercantile, ma mentre lui parla di 3 miglia noi allarghiamo questo limite a sei miglia perché teniamo conto che durante il periodo estivo ci sono milioni di cittadini italiani e stranieri che vanno tutelati dal pericolo che può derivare dai natanti a propulsione meccanica che navighino troppo vicino alla costa. Non sono rari i casi, purtroppo, di decapitazione di persone che facevano il bagno entro questa zona costiera. Allargando la zona da tre a sei miglia si permette ai natanti di fare le loro escursioni senza pericolo per i bagnanti e senza danneggiare gli eventuali pescatori che intendono praticare la loro attività in questa fascia marittima.

Come ultima considerazione aggiungo che gli uffici competenti attualmente non sono in grado di sorvegliare le imbarcazioni che sconfinano dai limiti di navigazione, ci vorrebbe un esercito di tutori per questa legge. Con quanto proponiamo ci sembra perciò di rendere un servizio al Ministero della marina mercantile.

DURAND DE LA PENNE. Sono d'accordo con le tesi esposte ora dal collega Ballarin. Effettivamente è difficile dire che differenza c'è fra navigare entro le 20 miglia e navigare oltre le 20 miglia; chi va a 20 miglia deve saper andare anche a distanze superiori. Concordo anche quanto detto a proposito della sorveglianza, e per questi motivi mi dichiaro favorevole all'emendamento Ballarin.

MERLI, *Relatore*. Siccome gran parte del tempo impiegato per la preparazione del testo di questo provvedimento è stata impiegata a risolvere questo problema, mi permetto di far rilevare quanto segue.

Primo: la sorveglianza va distinta dalla licenza. Il problema è che oggi come oggi la amministrazione dei trasporti, attraverso le direzioni compartimentali della motorizzazione civile, rilascia licenze a barche che in effetti vanno fino a 20 miglia. Questo limite conservato nel testo del Comitato ristretto, che si richiama al concetto di navigazione costiera, permette il mantenimento dello *statu quo*, perché lascia all'amministrazione dei trasporti la libertà di continuare l'attività svolta fin ora; si lascia però alla marina mercantile tutta la sorveglianza in mare.

Per quanto riguarda l'abilitazione alle barche, sono le capitanerie di porto in grado di verificare tutto questo fenomeno nautico, ed hanno le attrezzature tecniche necessarie? Forse no, e qui si aprirebbe un altro discorso, quello del registro navale. Vi è un problema anche di tariffe; le direzioni della motorizzazione civile costano molto meno.

BALLARIN. Bisognerebbe uniformare le tariffe.

MERLI, *Relatore*. Bisogna lasciare la competenza a chi, finora, ha operato bene. Si tratta di vedere se gli uffici del Ministero dei trasporti, come hanno fatto finora, sono in condizione di valutare se una barca è abilitata ad andare fino a 20 miglia.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. È molto imbarazzante la posizione di chi rappresenta la marina mer-

cantile a causa della strana situazione pseudo-concorrenziale fra le due amministrazioni, quella della marina appunto, e quella dei trasporti. Cercherò di dimostrare come la materia in argomento abbia lungamente impegnato il Comitato ristretto, che in essa ha anzi trovato uno dei maggiori ostacoli allo svolgimento dei suoi lavori.

Si è dovuto fare ogni sforzo, non dico per giungere ad un compromesso (che tale non è), ma per aderire alla realtà delle cose. Questa ultima in che cosa consiste?

Innanzitutto, vi è da tener conto che si tratta di rendere un servizio agli utenti. Questa legge intende, infatti, fra l'altro, favorire gli utenti, ma quando si tratta della concessione di una licenza, bisogna ricordare che, all'inizio dell'articolo 8, figura un'espressione molto impegnativa: « ferma restando la osservanza delle norme sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare ». La sicurezza della vita umana rappresenta dunque un fine che le due amministrazioni, della navigazione interna e della navigazione marittima, devono perseguire con le loro strutture, per essere (almeno questo è l'intendimento) più vicine che sia possibile al cittadino che intenda ottenere quel tipo di licenza. Data la tecnica moderna, a determinate imbarcazioni potrebbe essere permesso di fare l'uno e l'altro tipo di navigazione e di spostarsi dal lago al mare. In tal caso l'utente potrebbe trovarsi di fronte all'inconveniente di doversi rivolgere, per quel tipo di licenza, agli organi periferici della marina mercantile; per rendere più agile il servizio, si è invece tenuta presente la struttura attuale dello Stato. Si è realizzata quindi una formula di compromesso, o, meglio, che sembra di compromesso ma tale non è, perché riprende obiettivi ed argomentazioni da fatti che già esistono nella realtà.

Pertanto il Governo, per quanto gli compete, (sia l'onorevole Vincelli, Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile, sia chi ha l'onore di rappresentare la marina mercantile), concorda sul testo che faticosamente è stato predisposto.

Concordo, d'altra parte, pienamente con il relatore, aggiungendo, per quanto riguarda la polizia in mare, che quando un'imbarcazione è in mare, dentro o fuori le tre miglia, è sotto la sorveglianza degli organi vigilanti della marina mercantile. Vero è che l'attrezzatura di cui quest'ultima dispone è ancora lacunosa; si tratta di un altro rilievo che dovrei fare, almeno come provvisorio rappresentante della marina mercantile.

In sostanza direi che, senza fare questioni di campanilismo ministeriale, il testo proposto alla Commissione sia quanto di meglio oggi si possa predisporre, salvo vedere domani che cosa è suscettibile di miglioramento.

VINCELLI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e l'aviazione civile*. Tutti gli aspetti tecnici sono stati accuratamente valutati dal Comitato ristretto; il testo proposto è quanto di meglio, allo stato, la Commissione possa approvare.

BALLARIN. Se il Presidente me lo consente, vorrei fare una domanda. Il Ministero dei trasporti è disposto alla reciprocità? Cioè questo accordo raggiunto tra i due ministeri è a favore anche di coloro che navigano in mare e desiderano percorrere un fiume? Perché un pescatore della mia zona, o di qualunque zona d'Italia, non appena mette la prua della propria imbarcazione nell'acqua dolce, viene colpito inesorabilmente.

Non si può pretendere di risolvere sempre a favore dei più forti ogni situazione di questo tipo.

Questa è una legge di classe: si modifica un codice che vale per tutti, ma soprattutto per chi ha nel mare la propria fonte di guadagno. I Ministeri sono sempre d'accordo quando si tratta di questioni relative a gente che va in mare per divertirsi, mentre non lo sono più quando si tratta di gente che sul mare vive e lavora.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il problema sollevato dal collega Ballarin non rientra in questo provvedimento. Abbiamo chiesto alla Commissione centrale...

BALLARIN. Teniamo presente che la Commissione centrale è formata da otto rappresentanti dei ministeri e soltanto da due lavoratori. C'è perfino il rappresentante della scienza ittiologica, cattedra che non esiste nemmeno in Italia.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Se mi faceva terminare, onorevole Ballarin, avrei detto che abbiamo convocato la commissione Consultiva nazionale della pesca, su richiesta delle commissioni compartimentali, per risolvere il problema della pesca interna. In quella Commissione vi sono anche i rappresentanti dei vari ministeri interessati, e quindi il problema può essere affrontato convenientemente.

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 OTTOBRE 1970

PRESIDENTE. Quanto ha detto l'onorevole Ballarin è giusto; noi tutti auspichiamo che quanto prima possa essere varata una legge nuova sulla pesca; una nuova normativa è assolutamente indispensabile.

Pongo in votazione l'emendamento presentato dall'onorevole Ballarin e altri, sostitutivo dell'articolo 8 del testo del Comitato ristretto, di cui ho dato testé lettura.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 8 nel testo del Comitato ristretto, di cui ho dato lettura.

(È approvato).

Dò lettura dell'articolo 9:

ART. 9.

La licenza che abilita alla navigazione entro i limiti indicati alle lettere *a*) e *b*) dell'articolo 8 è conforme al modello approvato dal Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

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

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, numero ed ufficio di iscrizione, ovvero del tipo e delle caratteristiche principali dello scafo e dell'apparato motore della imbarcazione o nave da diporto.

Oltre all'autorizzazione di cui all'articolo 10, ai risultati degli accertamenti indicati dall'articolo 12 ed alle condizioni di idoneità stabilite dall'articolo 33, sulla licenza sono annotati gli atti costitutivi, traslativi ed estintivi della proprietà e degli altri diritti reali di godimento e di garanzia sulle imbarcazioni e navi da diporto, ferma restando l'osservanza del disposto di cui agli articoli 249, 250, 251, primo comma, 252, 253, 254, 256, primo comma, e 257 del codice della navigazione.

Sia la licenza che gli altri documenti prescritti dalla presente legge devono essere tenuti a bordo in originale. In navigazione nelle acque territoriali la licenza può essere tenuta in copia fotostatica autenticata dall'ufficio che ne ha rilasciato l'originale, secondo le disposizioni impartite dal Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile, fermo restando

l'obbligo di presentare l'originale alla competente autorità marittima e della navigazione interna che ne faccia richiesta.

Gli onorevoli Ballarin, Ceravolo Sergio, Damico e Giachini hanno presentato il seguente emendamento n. 28:

Sostituire il primo comma con il seguente:

« 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 e dell'aviazione civile ».

Non essendo stato approvato l'emendamento presentato dall'onorevole Ballarin ed altri n. 27 all'articolo 8, l'emendamento n. 28 di cui ho dato testé lettura si intendè decaduto.

L'onorevole Ballarin ha presentato il seguente emendamento n. 29:

Sostituire il secondo comma con il seguente:

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

Anche questo emendamento è decaduto.

Pongo in votazione l'articolo 9 di cui ho già dato lettura, nel testo del Comitato ristretto.

(È approvato).

Poiché agli articoli 10 e 11 non sono stati presentati emendamenti e nessuno chiede di parlare, li porrò direttamente in votazione, dopo averne dato lettura.

ART. 10.

L'autorizzazione a recarsi all'estero è rilasciata dall'ufficio di iscrizione dell'imbarcazione o nave da diporto, ed è annotata sulla licenza di cui all'articolo 8.

Essa ha durata biennale ed è regolata con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

(È approvato).

ART. 11.

Le imbarcazioni e le navi da diporto sono contraddistinte dalla sigla dell'ufficio e dal numero di iscrizione. Il proprietario ha facoltà

di contraddistinguere l'imbarcazione o nave da diporto anche con un nome che dovrà essere differente da ogni altro già registrato nel medesimo circondario marittimo o zona della navigazione interna.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 12.

ART. 12.

L'abilitazione delle imbarcazioni da diporto alla navigazione entro i limiti di cui all'articolo 8, lettere *a*) e *b*), è stabilita dal capo del circondario marittimo o da un funzionario da lui delegato, ovvero dalla direzione compartimentale della motorizzazione civile o uffici dipendenti, previa visita di accertamento effettuata con la osservanza delle norme tecniche e delle direttive emanate dal Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

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, assistito, quando occorra, da un ingegnere o perito del Registro italiano navale.

Le visite periodiche sono effettuate ogni cinque anni; quelle occasionali quando, a seguito dei danni subiti dall'imbarcazione o nave da diporto, o per mutamenti apportati allo scafo o all'apparato motore di propulsione, siano mutate le condizioni di navigabilità o di sicurezza.

Gli onorevoli Ballarin, Ceravolo Sergio, Damico e Giachini hanno presentato il seguente emendamento n. 30:

Sostituire il primo comma con il seguente:

« L'abilitazione delle imbarcazioni da diporto alla navigazione entro i limiti di cui all'articolo 8, lettera *a*), è stabilito dal capo del circondario marittimo o da un funzionario da lui delegato, ovvero dalla direzione compartimentale della motorizzazione civile o uffici dipendenti, previa visita di accertamento effettuata con la osservanza delle norme tecniche e delle direttive emanate dal Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ».

Anche questo emendamento, non essendo stato approvato l'emendamento n. 27 sostitutivo dell'articolo 8, deve intendersi decaduto.

Pongo in votazione l'articolo 12 nel testo del Comitato ristretto.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 13:

ART. 13.

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 egualmente esclusi dall'obbligo richiamato al comma precedente, le lance, le lancette, i canotti pneumatici nonché le altre imbarcazioni di lunghezza non superiore a 5 metri fuori tutto, anche se provvisti di motore della potenza non superiore a 20 cavalli o di vela di superficie complessivamente non superiore, in opera, a 14 metri quadrati.

Ferma restando l'osservanza delle norme sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, i natanti di cui ai commi precedenti possono navigare entro il limite di un miglio dalla costa.

È in facoltà dell'autorità marittima di ridurre detto limite per i natanti di cui al primo comma, nonché di estenderlo, per i natanti di cui al secondo comma, a non oltre tre miglia dalla costa, e di stabilire i limiti di velocità e le zone di specchio acqueo nelle quali non sia consentita la circolazione.

Gli onorevoli Ballarin, Damico, Ceravolo Sergio e Giachini hanno presentato il seguente emendamento n. 31:

Sostituire il secondo comma con il seguente:

« Sono egualmente esclusi dall'obbligo richiamato al comma precedente, le lance, le lancette, i canotti pneumatici nonché le altre imbarcazioni di lunghezza superiore a 5 metri fuori tutto, anche se provviste di motore della potenza non superiore a 12 cavalli o di vela di superficie complessivamente non superiore, in opera, a 14 metri quadrati ».

BALLARIN. Si tratta di un emendamento che si illustra da sé. Noi proponiamo di ridurre la potenza a 12 cavalli, in quanto dobbiamo preoccuparci anche della sicurezza dei terzi. Teniamo presente che quando in Italia si ebbe il boom della motorizzazione civile, lo Stato sentì la necessità di imporre la patente a tutti coloro che volevano guidare una motocicletta con motore superiore ai 50 cen-

timetri cubi di cilindrata. Un motore con potenza di 12 cavalli è più che sufficiente per la nautica da divertimento: non è necessario fare delle esibizioni. Inoltre, vorrei richiamare l'attenzione sul diverso trattamento che viene effettuato tra queste imbarcazioni e le piccole imbarcazioni dei pescatori. A questi viene richiesta l'iscrizione nelle liste della gente di mare, l'aver fatto un periodo di imbarco e l'abilitazione per andare a pescare con una barca a remi.

Insistiamo, quindi, nel nostro emendamento.

DURAND DE LA PENNE. Per quanto concerne i canotti pneumatici è pericoloso stabilire una norma del genere di quella contenuta nell'emendamento proposto dal collega Ballarin. Dobbiamo tener presente che questi canotti, se fosse approvato l'emendamento, dovrebbero essere messi a licenza in quanto un motore di 12 cavalli non è sufficiente per far tenere loro il mare. Non dimentichiamo, inoltre, che il gommone costituisce anche un mezzo di salvataggio.

Quindi, mentre per altri natanti quanto precisato nell'emendamento può anche essere valido (una barca di cinque metri anche con un motore superiore non acquista molto in velocità), per i gommoni non può esserlo; consideriamo inoltre che il gommone è diventato un natante molto popolare e diffuso.

Ora, se noi prevediamo la licenza anche per questi natanti, non faremo altro che un passo indietro; questo mezzo, per essere sicuro, ha bisogno di un motore di almeno venti cavalli. Sono quindi contrario all'emendamento.

FELICI. Ritengo che la dizione della norma non sia del tutto esatta. Infatti, ritengo che questo concetto della potenza doveva far riferimento a quelli che sono i cavalli fiscali. I 6 cavalli fiscali corrispondono a 18 cavalli; pertanto se nella norma si fosse precisato che si trattava di cavalli fiscali le perplessità che sono all'origine dell'emendamento Ballarin non avrebbero avuto motivo di essere. Ciò che può trarre in inganno è l'espressione usata nel testo del Comitato ristretto, cioè « non superiore a venti cavalli », mentre il concetto cui si vuole fare riferimento è, in effetti, quello dei « sei cavalli fiscali ».

ZUCCHINI. Ho chiesto la parola non per sviluppare una polemica di carattere tecnico (perché certamente l'onorevole Durand de la Penne è assai più qualificato ed esperto di

me in questo settore), ma soltanto per ribadire alcuni concetti che sono stati accennati dal collega Ballarin nel suo ultimo intervento.

L'onorevole Durand de la Penne si è detto favorevole allo sviluppo di quel particolare tipo di imbarcazione che è costituito dai gommoni. Io ritengo, invece, che dovremmo augurarci uno sviluppo degli altri tipi di natanti, e ciò per le ragioni che l'onorevole Ballarin ha indicato. Abbiamo visto la diffusione crescente, sulle nostre strade, delle motociclette (ed io ho potuto rendermi conto di ciò che avviene, al riguardo, nello Stato più avanzato da un punto di vista capitalistico, cioè gli USA) e le conseguenze che sono derivate da un simile fenomeno. Ora, dopo aver conosciuto i « pirati della strada », ci troviamo di fronte ad una nuova categoria, quella dei « pirati del mare »: è così infatti che i possessori dei gommoni vengono comunemente giudicati.

Io non sono un uomo di mare, però vivo in una zona di mare e ne conosco i problemi. Del resto qualche tempo fa ho avuto la possibilità di seguire una trasmissione televisiva, nella quale il problema della diffusione dei gommoni era discusso con un tono preoccupato. Certo che la gente di mare non ha un atteggiamento troppo favorevole nei confronti di questi mezzi, che si introducono in ogni zona, anche se piena di bagnanti, mettendo a repentaglio la vita altrui con molta leggerezza. Se c'è un augurio da farsi, quindi, è che questo tipo di imbarcazione non abbia un grande sviluppo, a vantaggio di natanti di altro tipo, ad esempio della barca, che può viaggiare con un motore di potenza inferiore, alla stessa velocità e con minori rischi.

Per questi motivi, visto che la stessa Televisione ha richiamato l'attenzione di tutti gli italiani su questo fenomeno, suonando un campanello d'allarme, io invito i colleghi a rendersi conto della necessità di accettare lo emendamento Ballarin, che contribuisce a porre un freno allo sviluppo di questo particolare tipo di imbarcazione, che fra l'altro è solitamente adoperato da giovinastri incoscienti per scorazzare in prossimità della costa, con grave rischio per i bagnanti e per quanti altri frequentano il mare.

BALLARIN. Mi consenta, Presidente, di chiarire ulteriormente il mio pensiero, perché desidero richiamare l'attenzione dei colleghi su due considerazioni. Innanzitutto, debbo fare un'osservazione, che ha anche un sapore polemico. L'onorevole Durand de la Penne ha difeso i gommoni, sostenendo che molto spesso appartengono a questa categoria

i battelli di salvataggio delle navi. Io vorrei replicare citando quello che avviene nel settore della pesca: vi chiedo scusa se ritorno sempre a battere su questo tasto, ma il fatto è che io vivo in una zona popolata da pescatori (a Chioggia, infatti, la pesca è tutto). Ella saprà, onorevole sottosegretario — e su questo fatto mi permetto di richiamare la sua attenzione — che per la pesca notturna (le famose « saccoleve ») i pescatori partono con natanti di venticinque-trenta tonnellate, portando con sé anche due imbarcazioni chiamate « caicci », di circa due metri e mezzo di lunghezza. Si tratta di barche a remi, in pratica, che servono per illuminare il mare.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Le « lampare ».

BALLARIN. Fino a qualche anno fa fiocavano le multe, da parte dei vari enti competenti, perché queste imbarcazioni non erano iscritte nei registri delle capitanerie di porto! Adesso tutti si sono messi in regola, e quindi vediamo che barche a remi di poco più di due metri di lunghezza vengono regolarmente iscritte nei registri.

In Italia sta oggi avendo un enorme sviluppo (non solo in tutto l'Adriatico, da Chioggia a Grado, ecc. ma anche altrove, come nella zona di Genova) la pesca delle vongole, che richiede natanti di cinque-sei metri di lunghezza, con motore da trenta-quaranta cavalli. Le dimensioni delle imbarcazioni non possono essere maggiori perché, per pescare le vongole occorre avvicinarsi agli scogli. Si tratta, insomma, di barchette, e niente più. Eppure, recentemente, è stata presentata una denuncia, perché queste imbarcazioni escono in mare senza capitano, senza motorista o senza rematore!

La questione sulla quale intendo richiamare l'attenzione dei colleghi è perciò questa: vogliamo adesso allargare ulteriormente il divario che esiste tra il trattamento della nautica da diporto e quello riservato ai pescatori?

PRESIDENTE. La mia idea, però, è che bisognerebbe modificare in meglio il trattamento della pesca.

BALLARIN. È mia impressione che le norme di sicurezza per la pesca sono forse esagerate. Non dico che non occorran norme di questo tipo: però è un fatto che, nonostante la loro severità, non riescono ad impedire gli incidenti mortali. Così, nonostante l'esistenza

di norme che impongono mezzi di segnalazione a bordo, può accadere quello che è capitato al « Fusina » al largo della costa della Sardegna.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Questo rientra in un altro campo.

BALLARIN. Il secondo tema specifico su cui mi voglio soffermare riguarda il fatto che le fabbriche di canotti pneumatici, nel vendere o nel reclamizzare i propri mezzi, indicano la potenza del motore che dovrebbe essere applicato. Ho avuto cura di consultare una serie di riviste specializzate, ed ho potuto riscontrare che il novantacinque per cento delle case costruttrici, compresa la Pirelli, escludono in pratica l'uso dei motori che vanno dai 12 ai 20 cavalli. Si passa cioè dai 7-8 cavalli ai 30-35-50-60 cavalli ed oltre. Si tratta di affermazioni suffragate da dati precisi.

DURAND DE LA PENNE. Si tratta evidentemente di un canotto che non arriva a cinque metri di lunghezza.

BALLARIN. Per la precisione, la Pirelli consiglia un motore da 18 cavalli soltanto per una delle sue imbarcazioni.

DURAND DE LA PENNE. Appunto per il motivo che ho detto.

BALLARIN. Per tutte le altre imbarcazioni, la Pirelli consiglia motori di potenza inferiore a 12 cavalli, oppure pari o superiore ai 20 cavalli. Le altre case si comportano allo stesso modo.

DURAND DE LA PENNE. È giusto che sia così.

BALLARIN. Ed allora, perché ci preoccupiamo di escludere questi natanti dall'obbligo di iscrizione, quando, anche dal punto di vista dei colleghi della maggioranza, ciò non danneggerebbe l'industria?

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. La nostra preoccupazione non è affatto quella di non danneggiare l'industria!

DURAND DE LA PENNE. Vorrei rispondere al collega Ballarin che, anche se mettessimo questo tipo di barca a licenza, la sua pericolosità (ammesso che esista) non cambie-

rebbe assolutamente. L'emendamento proposto avrebbe solamente l'effetto di mettere a licenza delle barche che oggi sono sottratte a tale obbligo.

ZUCCHINI. La licenza, in quanto tale, impone una maggiore responsabilità.

DURAND DE LA PENNE. No, il fattore responsabilità non muta.

MERLI, *Relatore*. Mi pare che si faccia confusione tra abilitazione del mezzo e abilitazione del guidatore. La prima prende il nome di licenza, la seconda di patente. Per quanto riguarda la licenza, si tratta ovviamente di decidere quali tipi di imbarcazione includere in questo obbligo e quali escludere. Noi abbiamo preso, come discriminante, il criterio dei sei cavalli fiscali. Poiché un cavallo fiscale equivale a tre cavalli nella terminologia corrente, i sei cavalli fiscali portavano ad un livello di diciotto cavalli. Siccome però tutti i motori « minori » oggi si allineano sui venti cavalli, abbiamo ritenuto di stabilire questo limite, sottraendo così il settore dei motori « minori » dall'obbligo della licenza.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Vorrei premettere, innanzi tutto, che so bene con quanto interesse lo onorevole Ballarin segue i problemi della pesca: mi permetto anzi di esprimergli veramente tutta la mia ammirazione a questo proposito. In tanti convegni abbiamo discusso, in modo veramente appassionato, di questi argomenti; e devo dargli atto dell'onestà d'intenti che lo muove, quando egli parla appunto di questi problemi.

Mi sono però permesso di dire, nella replica, che questa legge crea a mio avviso alcuni presupposti per eliminare domani delle sprezze, interessanti tutto il settore della pesca, che troviamo nel codice della navigazione. Non voglio tornare ancora su questo punto, ma davvero io personalmente ed il ministero siamo pronti a discutere quello che è ancora necessario fare, armonizzandolo con quello che in questa sede già stiamo facendo, per i problemi della pesca.

Aggiungo due argomenti a proposito dello emendamento presentato, anticipando forse anche qualche altro punto, ma senza addentrarmi nel merito degli altri emendamenti.

Il relatore, molto opportunamente, ha detto che qui si tratta di abilitazione del natante. Ora, la nautica da diporto non è più

riservata a categorie privilegiate (l'abbiamo già detto), ma, grazie a Dio, sta diventando un fenomeno di massa. Alcune categorie privilegiate potranno magari avere navi da diporto, ma molti hanno delle imbarcazioni, e moltissimi, tra cui forse anche le nostre stesse famiglie, piccole barche come pattini, sandolini, e così via, con cui i figli vanno a divertirsi. È questo il settore che — a differenza di quanto accadeva fino ad oggi — abbiamo voluto favorire, dicendo che per esso non esiste obbligo di iscrizione. È una scelta oculata, che viene a dimostrare come questa legge che stiamo elaborando non sia unisettoriale, o per pochi privilegiati, ma affronti invece tutta la dinamica della nautica da diporto.

Ma questo problema ci richiama quello che diceva il collega Zucchini: che cioè questo è vero, ma che ci può essere lo scapestrato, il giovinastro che approfitta di questi mezzi per mettere in pericolo la sicurezza dell'uomo in mare.

Bisogna allora leggere tutto l'articolo, che nei primi due commi dice quello che è necessario fare perchè questa nautica possa essere sicura. Occorre — sono d'accordo, a questo proposito, con l'onorevole Durand de la Penne — stabilire una potenza-motore tale per cui anche la piccola imbarcazione possa superare i pericoli del mare, ed essere sicura nella navigazione, sia pure nell'ambito di quel miglio dalla costa entro il quale può essere autorizzata a navigare.

Per tutto il resto valgono il terzo ed il quarto comma: l'autorità marittima deve poter limitare la velocità in un dato specchio d'acqua. A me pare che l'articolo sia armonico. Il problema dei venti cavalli (o dei sei cavalli fiscali) riguarda proprio questo: l'imbarcazione di una determinata lunghezza deve avere una capacità di propulsione adeguata alla resistenza del mare; si tratta di un fatto puramente tecnico.

Ringrazio quindi l'onorevole Ballarin, ma devo dirgli che noi non stiamo facendo la politica degli industriali, bensì la politica della navigazione sicura; di conseguenza, non ci interessa se gli industriali sono in contrasto con noi. Riteniamo che, dal punto di vista tecnico, questi siano i provvedimenti da adottare.

Per questi motivi non posso accettare l'emendamento proposto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Ballarin ed altri, n. 31, di cui ho già dato lettura.

(È respinto).

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 OTTOBRE 1970

L'onorevole Felici propone i seguenti emendamenti nn. 18, 19 e 20:

Al secondo comma, sopprimere le parole: « fuori tutto » (n. 18);

Sostituire il terzo 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 comma possono navigare entro il limite di un miglio dalla costa, mentre quelli di cui al secondo comma possono navigare entro il limite di tre miglia » (n. 19);

Sostituire il quarto comma con il seguente:

È in facoltà dell'autorità marittima di ridurre o di estendere il limite per i natanti di cui al primo comma e di stabilire i limiti di velocità e le zone di specchio acqueo nelle quali non sia consentita la circolazione » (n. 20).

FELICI. Per quanto riguarda l'emendamento n. 18, devo dire che la dizione « fuori tutto » potrebbe significare poco e niente. Comunque, di fronte alla precisazione che si tratta di natanti esclusi dall'obbligo di iscrizione, quel « fuori tutto » potrebbe creare discriminazioni tra coloro che già hanno barche di questa misura, ed altri che potrebbero effettivamente essere sottratti all'obbligo di immatricolazione.

Mi richiamo dunque alla prima stesura che di questo articolo aveva fatto il Comitato ristretto, ed affermo che, a mio avviso, la espressione « fuori tutto » è quanto meno superflua, anche in considerazione del fatto che la differenza di lunghezza, con quella specificazione, si ridurrebbe a ben poco. La pericolosità, poi, non è determinata dalla lunghezza dell'imbarcazione, ma dalla potenza del motore, e dalla superficie velica che imprimono la velocità.

L'emendamento n. 19 viene a collegarsi alle esigenze di lavoro di tanti pescatori. Distinguendo la posizione dei due tipi di natanti — i primi leggeri e meno impegnati, i secondi più impegnati — si ottiene lo scopo di sfollare le zone più vicine alla spiaggia, lasciando così un maggiore spazio all'attività dei pescatori; tanto più che la distinzione da me proposta viene in pratica già prevista nell'articolo 18, che parla di natanti autorizzati a navigare entro 1 miglio, ed altri autorizzati a navigare entro 3 miglia dalla costa.

Questo fatto ci interessa specificarlo, per fare in modo che ci sia una distinzione tra i

due tipi di natante, e che, in base alla potenza ed alla possibilità di allontanarsi dalla spiaggia, ci sia una maggiore garanzia per la sicurezza, ma anche una maggiore libertà di movimento e di lavoro per i pescatori.

L'emendamento n. 20 vuole consentire alla autorità marittima di stabilire, in relazione alla distinzione precedentemente fatta, i limiti di velocità e le zone di specchio d'acqua in cui è permesso navigare, per garantire l'ordine e la sicurezza.

MERLI, *Relatore*. Quanto all'emendamento n. 18, è evidente che se si sopprime l'espressione « fuori tutto » la misurazione dovrà allora essere fatta a pelo d'acqua. La differenza, come ricordava l'onorevole Felici, potrà essere di cinquanta centimetri.

Devo dire, onestamente, che mi ha colpito l'argomentazione che le barche da pesca sono a volte di tipo tale per cui è meglio fare la misurazione in altro modo. Si era deciso di adottare questo criterio di misurazione della lunghezza per un senso di cautela; comunque, per quanto riguarda questo punto, posso rimettermi alle valutazioni della Commissione.

Per gli altri emendamenti io sarei dell'avviso di mantenere il testo del Comitato che in effetti fissa due tipi di limitazione, uno di carattere generale (facoltà per i natanti minori di navigare solo, entro un miglio della costa) l'altro affidato alla discrezionalità dell'autorità marittima in relazione alle caratteristiche delle singole zone.

A conclusione, per l'emendamento n. 18 mi rimetto alla Commissione, mentre per gli emendamenti n. 19 e 20, sono favorevole al mantenimento del testo proposto del Comitato ristretto.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. In effetti anche io sono del parere che non ci sia una grande differenza tra il testo del provvedimento e l'emendamento n. 18 proposto. Togliendo « fuori tutto » avremmo delle imbarcazioni di stazza superiore e quindi di resistenza superiore. Per questo emendamento mi rimetto alla Commissione.

Sugli altri emendamenti concordo con quanto ha detto il relatore. Quindi pregherei il collega Felici di non voler insistere sul terzo e quarto comma da lui proposti.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Felici n. 18.

(È approvato).

BALLARIN. Desidero dichiarare che noi siamo favorevoli all'emendamento Felici n. 19.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Felici n. 19.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento Felici n. 20..

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 13 che, a seguito delle modifiche testé approvate, risulta così formulato:

ART. 13.

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 egualmente esclusi dall'obbligo richiamato al comma precedente, le lance, le lancette, i canotti pneumatici nonché le altre imbarcazioni di lunghezza non superiore a 5 metri, anche se provvisti di motore della potenza non superiore a 20 cavalli o di vela di superficie complessivamente non superiore, in opera, a 14 metri quadrati.

Ferma restando l'osservanza delle norme sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, i natanti di cui al primo comma possono navigare entro il limite di un miglio dalla costa, mentre quelli di cui al secondo comma possono navigare entro il limite di tre miglia.

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

(È approvato).

Poichè all'articolo 14 non sono stati presentati emendamenti e nessuno chiede di parlare, lo pongo direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 14.

In occasione di manifestazioni sportive e relativi allenamenti, le imbarcazioni da diporto ammesse a parteciparvi dalla Federazione italiana della vela o dalla Federazione italiana motonautica, possono essere autorizzate a navigare, sia nelle acque marittime che in quelle interne, anche se sprovviste della li-

cenza di cui all'articolo 8, secondo le modalità stabilite dall'autorità competente.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 15:

ART. 15.

I motori amovibili di qualsiasi potenza, da applicare alle imbarcazioni destinate alla navigazione marittima ed a quella interna, sono soggetti a collaudo da parte delle competenti autorità.

In occasione del collaudo sono accertate la potenza massima di esercizio, quella fiscale, nonché la cilindrata del motore.

I dati relativi agli accertamenti di cui al comma precedente sono annotati nel certificato per l'uso del motore.

Il certificato rilasciato dal capo del circondario marittimo per l'uso del motore è valido anche per le acque interne, e quello rilasciato dalla direzione compartimentale della motorizzazione civile è valido anche per le acque marittime; esso è conforme al modello approvato con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto col Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

All'articolo 15 il Governo ha presentato il seguente emendamento n. 1:

Al secondo comma sopprimere le parole: « nonché la cilindrata del motore ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 15 che a seguito della modifica testé approvata risulta così formulato:

ART. 15.

I motori amovibili di qualsiasi potenza, da applicare alle imbarcazioni destinate alla navigazione marittima ed a quella interna, sono soggetti a collaudo da parte delle competenti autorità.

In occasione del collaudo sono accertate la potenza massima di esercizio e quella fiscale.

I dati relativi agli accertamenti di cui al comma precedente sono annotati nel certificato per l'uso del motore.

Il certificato rilasciato dal capo del circondario marittimo per l'uso del motore è valido anche per le acque interne, e quello rilasciato dalla direzione compartimentale della motorizzazione civile è valido anche per

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 OTTOBRE 1970

le acque marittime; esso è conforme al modello approvato con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto col Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 16:

ART. 16.

Ai cantieri navali, ai costruttori di motori marini ed alle aziende di vendita può essere rilasciata dal capo del circondario marittimo o dalla direzione compartimentale della motorizzazione civile, rispettivamente per le acque marittime e per quelle interne, l'autorizzazione per la navigazione temporanea di prova, dimostrativa o di trasferimento. L'atto di autorizzazione vale a tutti gli effetti come documento di bordo.

L'imbarcazione o la nave da diporto che fruisce di tale autorizzazione deve essere comandata o condotta da persona abilitata e dipendente dell'ente o ditta intestataria della autorizzazione medesima.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento n. 2:

Al primo comma sostituire le parole: « rispettivamente per le acque marittime e per quelle interne » *con le altre:* « nei limiti delle rispettive competenze stabilite dall'articolo 8 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il seguente emendamento n. 32, presentato dai deputati Ballarin, Giachini, Damico e Ceravolo Sergio, risulta pertanto assorbito:

Sostituire il primo comma con il seguente:

« Ai cantieri navali, ai costruttori di motori marini ed alle aziende di vendita può essere rilasciata dal capo del circondario marittimo o dalla direzione compartimentale della motorizzazione civile, l'autorizzazione per la navigazione temporanea di prova, dimostrativa o di trasferimento valida per le acque marittime e per quelle interne. L'atto di autorizzazione vale a tutti gli effetti come documento di bordo ».

Anche il seguente emendamento n. 21, presentato dall'onorevole Felici, sostanzialmente uguale al precedente, risulta assorbito:

Al primo comma sopprimere le parole: rispettivamente per le acque marittime e per

quelle interne, e aggiungere dopo la parola: trasferimento le seguenti: valida per le acque marittime e per quelle interne.

Pongo in votazione l'articolo 16 che a seguito dell'emendamento testé approvato risulta così formulato:

ART. 16.

Ai cantieri navali, ai costruttori di motori marini ed alle aziende di vendita può essere rilasciata dal capo del circondario marittimo o dalla direzione compartimentale della motorizzazione civile, nei limiti delle rispettive competenze stabilite dall'articolo 8, l'autorizzazione per la navigazione temporanea di prova, dimostrativa o di trasferimento. L'atto di autorizzazione vale a tutti gli effetti come documento di bordo.

L'imbarcazione o la nave da diporto che fruisce di tale autorizzazione deve essere comandata o condotta da persona abilitata e dipendente dell'ente o ditta intestataria dell'autorizzazione medesima.

(È approvato).

Poiché all'articolo 17 non sono stati presentati emendamenti e nessuno chiede di parlare lo pongo direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 17.

Le imbarcazioni e le navi da diporto per le quali il procedimento di iscrizione nei registri di cui all'articolo 5 non sia ancora concluso possono essere abilitate alla navigazione marittima ed a quella interna, nei limiti fissati dal precedente articolo 8, dai rispettivi uffici di iscrizione.

Il periodo di validità della licenza provvisoria non può essere superiore a 40 giorni.

(È approvato).

Passiamo all'esame del Capo IV: Comando e condotta di imbarcazioni e navi da diporto:

Do lettura dell'articolo 18:

ART. 18.

Non è richiesta alcuna abilitazione per comandare o condurre:

a) i natanti e le imbarcazioni di cui all'articolo 13 e, in genere, le imbarcazioni a remi;

b) le imbarcazioni di stazza lorda fino a 3 tonnellate purché non provviste di motore entro o fuoribordo di potenza massima

di esercizio superiore a 20 cavalli, per navigazione entro 3 miglia dalla costa se condotte da chi abbia compiuto gli anni 16;

c) le imbarcazioni da diporto a vela fino alla stazza lorda di 3 tonnellate, entro i limiti consentiti alle navi costiere, se condotte da chi abbia compiuto gli anni 18, o entro le 3 miglia, se condotte da chi abbia compiuto gli anni 14.

In occasione di regate e relativi allenamenti organizzati dalla Federazione italiana della vela o dai circoli nautici velici da questa riconosciuti, il limite di 3 tonnellate per le imbarcazioni da diporto a vela è elevato a 25.

I deputati Ballarin, Ceravolo Sergio, Giacchini e Damico hanno presentato il seguente emendamento n. 33:

Sostituire l'intero articolo con il seguente:

« Non è richiesta alcuna abilitazione per comandare o condurre:

a) i natanti e le imbarcazioni di cui all'articolo 13 e, in genere, le imbarcazioni a remi;

b) le imbarcazioni di stazza lorda fino a 3 tonnellate purché non provviste di motore entro o fuori bordo di potenza massima di esercizio superiore a 12 cavalli, per navigazione entro 6 miglia dalla costa o nel mare territoriale se condotte da chi abbia compiuto gli anni 18;

c) imbarcazioni da diporto a vela fino alla stazza lorda di 3 tonnellate, entro i limiti del mare territoriale se condotte, da chi abbia compiuto gli anni 18;

In occasione di regate e relativi allenamenti organizzati dalla Federazione italiana della vela, dai circoli nautici da questa riconosciuti, il limite di 3 tonnellate per le imbarcazioni da diporto a vela è elevato a 15 ».

In via subordinata, il deputato Ballarin ha proposto i seguenti emendamenti n. 33-A e n. 33-B:

Al primo comma lettera b) sostituire le parole: compiuto gli anni 16, con le altre: compiuto gli anni 18;

Al primo comma, lettera c) sostituire le parole: compiuto gli anni 16, con le altre: compiuto gli anni 16.

BALLARIN. Noi riteniamo che si debba richiedere la patente per le imbarcazioni di stazza lorda fino a tre tonnellate, inoltre pro-

poniamo che l'età sia portata a 18 anni per le imbarcazioni di cui al punto b) e a 16 anni per le imbarcazioni di cui al punto c).

PRESIDENTE. L'onorevole Durand de la Penne ha presentato i seguenti emendamenti n. 42, n. 43, n. 44 e n. 45.

Al primo comma, lettera b), dopo le parole: le imbarcazioni, aggiungere le altre: a motore (n. 42);

Al primo comma, lettere b) e c), sostituire le parole: 3 tonnellate con le altre: 5 tonnellate (n. 43);

Al secondo comma sostituire le parole: 3 tonnellate, con le altre: 5 tonnellate (n. 44);

Al termine del secondo comma aggiungere le parole: anche al di fuori dei limiti consentiti alle navi costiere (n. 45).

DURAND DE LA PENNE. L'emendamento n. 42 ha contenuto solo formale e non intendo insistere per la sua votazione, se il relatore non lo ritiene necessario.

Con l'emendamento n. 43 propongo di elevare a 5 tonnellate il limite di stazza delle imbarcazioni che si possono condurre senza licenza. Mi sembra essenziale passare tale limite a 5 tonnellate, soprattutto per le barche a vela e per altri tipi di imbarcazione che altrimenti non godrebbero dei benefici previsti da questo articolo.

Un altro motivo a favore del mio emendamento è rappresentato dalla sicurezza, perché una barca a motore di cinque tonnellate, data la limitata potenza del motore, è più lenta e quindi più sicura.

L'emendamento n. 44 è una conseguenza del precedente.

Per quanto riguarda invece l'emendamento n. 45, bisogna tener presente che lo spirito cui è informato questo progetto di legge, è quello di consentire qualsiasi tipo di regata a vela. Se al secondo comma dell'articolo 18 non si aggiungono le parole: « anche al di fuori dei limiti consentiti alle navi costiere » sarebbero impediti le regate di alto mare.

MERLI, Relatore. Sarei propenso ad accogliere la proposta, contenuta negli emendamenti 33-a e 33-b, presentati dall'onorevole Ballarin, di aumentare i limiti di età contemplati dall'articolo 18.

DURAND DE LA PENNE. Se non consentiamo ai ragazzi di condurre questo tipo di

imbarcazioni, facciamo un danno enorme, per esempio, alla Lega Navale: posso dirlo per la carica che ricopro in quella organizzazione. Si tratta di ragazzi prevalentemente quattordicenni, che vengono a bordo e che devono poter stare al timone.

Prego di lasciare le cose come stanno per quanto si riferisce all'età, quanto meno per le scuole di vela.

BALLARIN. Potrei anche essere favorevole ad un emendamento aggiuntivo relativo alle scuole di vela.

Però, su un'imbarcazione di tre tonnellate, possono trovar alloggio, con relativi posti-letto, anche quattro persone, e non credo che sia opportuno affidare le responsabilità di una tale imbarcazione ad un timoniere quattordicenne.

Inizialmente io avevo proposto il limite di diciotto anni per tutti.

DURAND DE LA PENNE. Per quanto concerne la sicurezza, c'è sempre il limite delle tre miglia!

Ripeto che per noi la cosa rappresenterebbe un danno enorme; infine, quattordici o sedici anni non fa poi molta differenza...

PRESIDENTE. Non sarebbe possibile accogliere l'emendamento Ballarin in via generale, facendo eccezione per le scuole di vela? È solo una domanda, questa.

DURAND DE LA PENNE. Io posso portare a bordo mio figlio, e bisogna che lui possa stare al timone.

BALLARIN. Condivido le preoccupazioni che si riferiscono alla nautica da regata, non a quella da diporto.

Voglio mostrare ai commissari la fotografia di una barca da tre tonnellate. Ha quattro posti letto. Notare la grandezza della vela.

Possiamo affidare questa imbarcazione ad un ragazzo quattordicenne? Quest'ultimo farà gare ed allenamenti, e magari si spingerà anche oltre il limite delle tre miglia.

CERVONE, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Riassumendo: per quanto riguarda la lettera a), non vi sono contestazioni.

Per quanto riguarda la lettera b), sono stati presentati tre emendamenti: un primo, dell'onorevole Ballarin, propone di elevare a diciotto anni il limite di età; un secondo, sempre dell'onorevole Ballarin, risolve la questione dei dodici cavalli, invece che

venti; un terzo, dell'onorevole Durand de la Penne, per l'aumento a cinque del numero delle tonnellate. Del medesimo, la specificazione « a motore », relativa alle imbarcazioni.

Per quanto riguarda l'età, nessuna difficoltà ad aumentarla.

Per quanto riguarda il problema dei venti cavalli, in base a quanto precedentemente esposto non possiamo accettare di ridurli a dodici.

Per quanto riguarda la precisazione che le imbarcazioni di cui alla lettera b) sono a motore, si tratta solo di una precisazione appunto, e quindi si può anche accettare. Per quanto riguarda la stazza lorda ritengo che dovrebbero rimanere fissati i limiti delle tre tonnellate. Per quanto concerne la lettera c), mi pare che ci sia il problema derivante dallo stabilire l'età in 14 o in 16 anni. Abbiamo precisato che chi ha compiuto i 14 anni può condurre natanti entro le 3 miglia, mentre al di fuori di questo limite l'età minima è di 18 anni. Si è messa questa limitazione per favorire i giovani ad andare sul mare; ritengo perciò che il limite dei 14 anni possa rimanere. Nessuna difficoltà, invece, ad accogliere l'emendamento presentato dall'onorevole Durand de la Penne di aggiungere al secondo comma le parole « anche al di fuori dei limiti consentiti alle navi costiere ».

MERLI, Relatore. Concordo con le osservazioni del Sottosegretario Cervone.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento presentato dall'onorevole Ballarin ed altri, n. 33, sul quale si sono dichiarati contrari relatore e Governo.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento subordinato presentato dall'onorevole Ballarin n. 33/a, accolto dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Resta pertanto assorbito il seguente emendamento n. 52 presentato dall'onorevole Zucchini:

Al primo comma, lettera b), sostituire le parole: « gli anni 16 » con le altre: « gli anni 18 ».

Pongo in votazione l'emendamento n. 22, presentato dall'onorevole Felici, accolto dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento n. 33/b presentato dall'onorevole Ballarin, non accolto dal Governo.

(È respinto).

Onorevole Durand de la Penne mantiene i suoi emendamenti nn. 42, 43 e 44 non accettati dal relatore né dal Governo?

DURAND DE LA PENNE. No, signor Presidente. Li ritiro.

PRESIDENTE. Il seguente emendamento n. 53 presentato dall'onorevole Zucchini si intende assorbito:

Al primo comma, lettera c), sopprimere le parole: « o entro le tre miglia, se condotte da chi abbia compiuto gli anni 14 ».

Pongo in votazione l'emendamento n. 45, presentato dall'onorevole Durand de la Penne, accettato dal relatore e dal Governo.

(È approvato).

A seguito delle modifiche testè approvate, l'articolo 18 rimane pertanto così formulato:

ART. 18.

Non è richiesta alcuna abilitazione per comandare o condurre:

a) i natanti e le imbarcazioni di cui all'articolo 13 e, in genere, le imbarcazioni a remi;

b) le imbarcazioni di stazza lorda fino a 3 tonnellate purché non provviste di motore entro o fuoribordo di potenza superiore a 20 cavalli, per navigazione entro 3 miglia dalla costa se condotte da chi abbia compiuto gli anni 18;

c) le imbarcazioni da diporto a vela fino alla stazza lorda di 3 tonnellate, entro i limiti consentiti alle navi costiere, se condotte da chi abbia compiuto gli anni 18, o entro le 3 miglia, se condotte da chi abbia compiuto gli anni 14.

In occasione di regate e relativi allenamenti organizzati dalla Federazione italiana della vela o dai circoli nautici velici da questa riconosciuti, il limite di 3 tonnellate per le imbarcazioni da diporto a vela è elevato a 25, anche al di fuori dei limiti consentiti alle navi costiere.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 19:

ART. 19.

Al di fuori dei casi previsti dal precedente articolo non si possono comandare o condurre imbarcazioni o navi da diporto senza avere conseguito la prescritta abilitazione.

Coloro che sono in possesso di un titolo professionale marittimo, sia per il traffico sia per la pesca, o della navigazione interna, possono comandare o condurre imbarcazioni e navi da diporto, nei limiti della abilitazione prevista dai rispettivi titoli.

Coloro che sono in possesso di un titolo professionale marittimo per la condotta di motori a combustione interna o a scoppio, sono abilitati alla conduzione di motori installati sulle imbarcazioni da diporto, qualunque ne sia la potenza.

Coloro che sono in possesso almeno del titolo professionale marittimo di motorista abilitato possono condurre motori a combustione interna o a scoppio, installati sulle navi da diporto.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento n. 3:

Al secondo comma, aggiungere dopo la parola « marittimo » le altre « o della navigazione interna ».

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile.* A nome del Governo dichiaro di ritirare l'emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 19 nel testo del Comitato ristretto.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 20 nel testo del Comitato ristretto.

ART. 20.

Le abilitazioni al comando ed alla condotta di imbarcazioni da diporto sono rilasciate per:

a) imbarcazioni a vela ed imbarcazioni a vela con motore ausiliario di stazza lorda superiore a tre tonnellate per la navigazione entro 20 miglia dalla costa.

b) imbarcazioni a vela ed imbarcazioni a vela con motore ausiliario di stazza lorda superiore a tre tonnellate per la navigazione oltre il limite di 20 miglia dalla costa;

c) imbarcazioni a motore di stazza lorda superiore a tre tonnellate o comunque prov-

vista di motore entro o fuoribordo di potenza superiore a 20 cavalli, per la navigazione entro 20 miglia dalla costa;

d) imbarcazioni a motore di stazza lorda superiore a tre tonnellate o comunque provvista di motori entro o fuoribordo di potenza superiore a 20 cavalli, per la navigazione oltre 20 miglia dalla costa.

L'abilitazione al comando o alla condotta delle imbarcazioni da diporto può essere congiunta con l'abilitazione alla condotta del motore.

Per il comando delle navi da diporto è prescritta apposita abilitazione.

La composizione delle commissioni, nonché i programmi e le modalità di svolgimento degli esami per il conseguimento delle abilitazioni previste dal presente articolo, sono stabiliti dal Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Gli onorevoli Ballarin, Damico, Ceravolo Sergio e Giachini hanno presentato il seguente emendamento n. 34:

Sostituire l'intero articolo con il seguente:

« Le abilitazioni al comando e alla condotta di imbarcazioni da diporto sono rilasciate per:

a) imbarcazioni a vela ed imbarcazioni a vela con motore ausiliario di stazza lorda superiore a 3 tonnellate per la navigazione nelle acque interne ed entro le 6 miglia dalla costa e nelle acque territoriali;

b) imbarcazioni a vela ed imbarcazioni a vela con motore ausiliario di stazza lorda superiore a 3 tonnellate per la navigazione oltre il limite delle 6 miglia dalla costa;

c) imbarcazioni a motore di stazza lorda superiore a 3 tonnellate o comunque provviste di motore entro o fuori bordo di potenza superiore a 12 cavalli, per la navigazione entro le 6 miglia dalla costa o nelle acque territoriali;

d) imbarcazioni a motore di stazza lorda superiore a 3 tonnellate o comunque provviste di motore entro o fuoribordo di potenza superiore a 12 cavalli per la navigazione oltre le 6 miglia dalla costa.

L'abilitazione al comando e alla condotta delle imbarcazioni da diporto può essere congiunta con l'abilitazione alla condotta del motore.

Per il comando delle navi da diporto è prescritta apposita abilitazione ».

Ritengo che questo emendamento sia collegato ai precedenti che sono stati respinti.

BALLARIN. C'è soltanto una certa correlazione. Lo scopo del nostro emendamento è quello di fare in modo che l'utente possa ottenere la patente nel più breve tempo possibile e senza perdersi nei meandri burocratici. Noi proponiamo di ridurre la validità della patente per le imbarcazioni che vanno fino alle 6 miglia; in questa maniera, noi favoriremmo le piccole imbarcazioni che non si allontanano mai più di sei miglia dalla costa, e che per essere condotte hanno bisogno di una patente che non deve essere troppo onerosa per quanto concerne l'esame per il suo ottenimento.

PRESIDENTE. L'onorevole Durand de la Penne ha presentato il seguente emendamento n. 46:

Sostituire al primo comma, alle lettere a), b), c) e d), le parole: « 3 tonnellate » con le altre: « 5 tonnellate ».

Onorevole Durand de la Penne mantiene il suo emendamento ?

DURAND DE LA PENNE. No, signor Presidente, lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Felici ha presentato il seguente emendamento n. 23:

Aggiungere al primo comma, dopo la lettera b), la seguente lettera b-1): « imbarcazioni munite di uno o più motori fuori bordo della potenza complessiva superiore a 20 cavalli per la navigazione entro le tre miglia dalla costa ».

Il Governo ha presentato il seguente emendamento n. 4:

Sostituire il terzo comma con il seguente: « Per il comando delle navi da diporto e per la condotta dei motori delle imbarcazioni da diporto sono previste apposite abilitazioni ».

MERLI, *Relatore*. Sull'emendamento n. 34 presentato dall'onorevole Ballarin ed altri, debbo dire che le preoccupazioni in esso tradotte mi sembrano infondate, perché abbiamo esentato moltissime imbarcazioni della nautica minore con l'articolo 13. Ed abbiamo studiato una sistemazione da cui anche l'onorevole Ballarin non si discosta. A parte la differenza costituita dal fatto che si parla di dodici cavalli e di sei miglia dalla costa, in sostanza nell'emendamento la suddivisione

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 OTTOBRE 1970

rimane analoga a quella del testo concordato. Per coerenza con le determinazioni già adottate con l'approvazione degli articoli precedenti, ritengo di dover esprimere parere contrario sull'emendamento, anche se, ripeto, debbo constatare con piacere che esso conserva lo stesso sistema di suddivisione proposto dal Governo.

Sono contrario anche all'emendamento Felici n. 23, e vorrei far presente al collega che, per quanto riguarda le imbarcazioni minori, che hanno un motore fino a venti cavalli, abbiamo disposto una larga esenzione, mentre abbiamo ritenuto che le imbarcazioni con motore superiore ai venti cavalli siano usate con lo scopo di andare oltre il limite delle tre miglia. In ogni modo, siccome abbiamo rimesso — con l'ultimo comma — la composizione delle commissioni, i programmi e le modalità degli esami alle direttive tecniche che saranno emanate dal Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti, si potrebbe accogliere il principio contenuto nell'emendamento come raccomandazione al Governo affinché, in sede di elaborazione delle norme tecniche, tenga conto anche di questa esigenza. Noi abbiamo stabilito un limite di venti miglia per questo tipo di imbarcazioni che rientrano nella normativa dell'articolo 20; nulla vieta però che, in sede di elaborazione tecnica, si faccia una casistica che tenga presente anche le esigenze di coloro che non vogliono spingersi oltre le tre miglia. In questo spirito, mi permetto di invitare l'onorevole Felici a ritirare il suo emendamento.

Sull'emendamento del Governo n. 4, infine, sono favorevole.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non ho nulla da aggiungere a quanto è stato detto dal relatore.

PRESIDENTE. Onorevole Ballarin, insiste per la votazione del suo emendamento?

BALLARIN. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Pongo quindi in votazione l'emendamento Ballarin n. 34.

(È respinto).

L'emendamento Durand de la Penne n. 46 è stato ritirato.

Onorevole Felici, insiste per la votazione del suo emendamento n. 23?

FELICI. Ritiro l'emendamento, ma desidero avere assicurazioni che il Governo in sede di elaborazione delle norme tecniche, si impegna a tenere presente l'esigenza da me prospettata.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ho preso nota della sua richiesta, onorevole Felici.

PRESIDENTE. Quindi l'emendamento Felici n. 23 è ritirato. Pongo in votazione l'emendamento n. 4 del Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 20 che, a seguito delle modifiche testè approvate, risulta così formulato:

ART. 20.

Le abilitazioni al comando ed alla condotta di imbarcazioni da diporto sono rilasciare per:

a) imbarcazioni a vela ed imbarcazioni a vela con motore ausiliario di stazza lorda superiore a tre tonnellate per la navigazione entro 20 miglia dalla costa;

b) imbarcazioni a vela ed imbarcazioni a vela con motore ausiliario di stazza lorda superiore a tre tonnellate per la navigazione oltre il limite di 20 miglia dalla costa;

c) imbarcazioni a motore di stazza lorda superiore a tre tonnellate o comunque provvista di motore entro o fuoribordo di potenza superiore a 20 cavalli, per la navigazione entro 20 miglia dalla costa;

d) imbarcazioni a motore di stazza lorda superiore a tre tonnellate o comunque provviste di motori entro o fuoribordo di potenza superiore a 20 cavalli, per la navigazione oltre 20 miglia dalla costa.

L'abilitazione al comando o alla condotta delle imbarcazioni da diporto può essere congiunta con l'abilitazione alla condotta del motore.

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

La composizione delle commissioni, nonché i programmi e le modalità di svolgimento degli esami per il conseguimento delle abilitazioni previste dal presente articolo, sono stabiliti dal Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 21:

ART. 21.

I documenti di abilitazione al comando ed alla condotta di imbarcazioni e navi da diporto sono denominati patenti.

Le patenti per il comando e la condotta delle imbarcazioni indicate alle lettere *a*) e *c*) dell'articolo 20 sono rilasciate dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi e dalle altre autorità marittime a ciò delegate, nonché dalle direzioni compartimentali della motorizzazione civile.

Le patenti per il comando e la condotta delle imbarcazioni indicate alle lettere *b*) e *d*), nonché quella per il comando delle navi da diporto, sono rilasciate dalle capitanerie di porto e dagli uffici circondariali marittimi.

L'onorevole Felici aveva presentato il seguente emendamento (n. 24):

Al secondo comma, dopo la lettera a) aggiungere la lettera b-1). Questo emendamento è stato ritirato.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento n. 5:

Dopo il terzo comma aggiungere il seguente:

« Le patenti sono conformi ai modelli approvati con decreti del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile per il comando e la condotta delle imbarcazioni indicate alle lettere *a*) e *c*) dell'articolo 20 nonché per la condotta dei motori delle imbarcazioni e dal Ministro della marina mercantile per il comando e la condotta delle imbarcazioni indicate alle lettere *b*) e *d*) dell'articolo 20 e per il comando delle navi da diporto ».

MERLI, *Relatore*. Sono favorevole all'emendamento n. 5 proposto dal Governo.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento n. 5 del Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 21 che, a seguito della modifica testè approvata, risulta così formulato:

ART. 21.

I documenti di abilitazione al comando ed alla condotta di imbarcazioni e navi da diporto sono denominati patenti.

Le patenti per il comando e la condotta delle imbarcazioni indicate alle lettere *a*) e *c*) dell'articolo 20 sono rilasciate dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi e dalle altre autorità marittime a ciò delegate, nonché dalle direzioni compartimentali della motorizzazione civile.

Le patenti per il comando e la condotta delle imbarcazioni indicate alle lettere *b*) e *d*), nonché quella per il comando delle navi da diporto sono rilasciate dalle capitanerie di porto e dagli uffici circondariali marittimi.

Le patenti sono conformi ai modelli approvati con decreti del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile per il comando e la condotta delle imbarcazioni indicate alle lettere *a*) e *c*) dell'articolo 20 nonché per la condotta dei motori delle imbarcazioni e dal Ministro della marina mercantile per il comando e la condotta delle imbarcazioni indicate alle lettere *b*) e *d*) dell'articolo 20 e per il comando delle navi da diporto.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 22:

ART. 22.

Gli enti e le associazioni nautiche riconosciuti a norma dell'articolo 44 possono essere autorizzati a rilasciare ai propri soci le patenti per il comando e la condotta delle imbarcazioni di cui alle lettere *a*), *b*) e *c*) dell'articolo 20.

Le modalità per il rilascio delle patenti di cui al comma precedente sono stabilite dal Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

Gli onorevoli Ballarin, Damico, Ceravolo Sergio e Giachini hanno presentato il seguente emendamento n. 35:

Sostituire l'intero articolo con il seguente:

« Gli enti e le associazioni nautiche riconosciuti a norma dell'articolo 44 possono essere autorizzati a gestire scuole di guida nautica e a rilasciare quindi ai frequentanti con esito positivo nell'esame finale, presente il rappresentante dell'autorità marittima e della motorizzazione civile locale, le patenti per il comando e la condotta delle imbarcazioni di cui alle lettere *a*), *b*) e *c*) dell'articolo 20.

Le modalità per il rilascio delle patenti di cui all'articolo precedente sono stabilite dal

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 OTTOBRE 1970

Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ».

BALLARIN. L'emendamento che noi abbiamo presentato si propone di modificare la dizione, un po' generica, del testo dell'articolo 22, così come è risultato dall'elaborazione compiuta dal Comitato ristretto. Secondo questa versione, gli enti e le associazioni nautiche possono « essere autorizzati a rilasciare ai propri soci le patenti ». Non si chiarisce se queste patenti vengano rilasciate semplicemente all'atto della iscrizione, oppure se le associazioni in parola abbiano anche determinati obblighi da rispettare. Appunto per eliminare ogni possibilità di equivoco, abbiamo elaborato un testo nel quale viene precisato che le associazioni nautiche sono autorizzate a rilasciare le patenti, però previo espletamento di un corso abilitante e il superamento di un esame che si deve svolgere alla presenza di un rappresentante dell'autorità marittima o dell'autorità del traffico terrestre, a seconda dei casi.

MERLI, Relatore. Sono favorevole allo emendamento n. 35 Ballarin ed altri.

PRESIDENTE. L'onorevole Felici ha presentato il seguente emendamento n. 25, che risulta precluso:

Al primo comma aggiungere dopo la lettera b) la lettera b-1).

Pongo in votazione l'emendamento n. 35 Ballarin ed altri, sul quale il relatore si è dichiarato favorevole.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 22 che, a seguito delle modifiche testé approvate, risulta così formulato:

ART. 22.

Gli enti e le associazioni nautiche riconosciuti a norma dell'articolo 44 possono essere autorizzati a gestire scuole di guida nautica e a rilasciare quindi ai frequentanti con esito positivo nell'esame finale, presente il 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) e c) dell'articolo 20.

Le modalità per il rilascio delle patenti di cui all'articolo precedente sono stabilite dal

Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 23:

ART. 23.

Per essere ammessi agli esami per il conseguimento delle abilitazioni di cui all'articolo 20 gli interessati devono aver compiuto gli anni 18 per l'abilitazione al comando o alla condotta delle imbarcazioni da diporto ed alla condotta del motore, e gli anni 24 per l'abilitazione al comando delle navi da diporto.

Gli onorevoli Ballarin, Giachini, Ceravolo Sergio e Damico hanno presentato il seguente emendamento n. 36:

Sopprimere le parole: « e gli anni 24 per l'abilitazione al comando delle navi da diporto ».

BALLARIN. Noi riteniamo che sia sufficiente l'età di 18 anni per condurre qualsiasi tipo di imbarcazione.

So già qual è l'obiezione che mi verrà mossa: che il codice della navigazione prevede invece l'età di 24 anni. Ma questa è la conferma del fatto che il codice si invoca soltanto quando io faccio una proposta che contrasti con esso!

MERLI, Relatore. Sono contrario a questo emendamento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il mantenimento delle parole: « e gli anni 24 per la abilitazione al comando delle navi da diporto ».

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 23, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Poiché agli articoli 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31 e 32 non sono stati presentati emendamenti e nessuno chiede di parlare, li porrò successivamente in votazione, dopo averne dato lettura.

ART. 24.

Non sono ammessi agli esami per le abilitazioni di cui all'articolo 20 i delinquenti abituali, professionali o per tendenza e coloro che

siano sottoposti a misure amministrative di sicurezza personale ed alle misure di prevenzione previste dall'articolo 3 della legge 27 dicembre 1956, n. 1423.

Non sono, inoltre, ammessi agli esami per le abilitazioni di cui all'articolo 20 coloro che abbiano riportato condanna superiore ad anni 5 di reclusione o più condanne che superino complessivamente tale limite, nonché coloro che abbiano riportato condanna per uno dei delitti previsti e puniti dal codice della navigazione o per reati previsti dalla legge 17 luglio 1942, n. 907, dalla legge 22 ottobre 1954, n. 1041, nonché dal decreto-legge 6 giugno 1956, n. 477, convertito con modificazioni nella legge 25 luglio 1956, n. 786.

(È approvato).

ART. 25.

Non sono ammessi agli esami di cui al precedente articolo 20 coloro che siano affetti da malattie o minorazioni fisiche o psichiche che impediscano lo svolgere con sicurezza le mansioni inerenti al titolo cui si riferisce lo esame.

I relativi accertamenti sono effettuati nei modi stabiliti con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile ed il Ministro della sanità.

(È approvato).

ART. 26.

L'esercizio dell'attività professionale di istruttore per il conseguimento delle abilitazioni previste dall'articolo 20 è sottoposto al controllo delle autorità marittime e del Ministero dei trasporti e dell'aviazione civile, secondo le rispettive competenze.

(È approvato).

ART. 27.

Nel corso di istruzioni pratiche, accanto all'aspirante ad una delle abilitazioni di cui all'articolo 20 deve trovarsi, in funzione di istruttore, persona munita di abilitazione di tipo almeno pari a quella che l'interessato aspira a conseguire.

Per poter partecipare alle istruzioni pratiche l'aspirante deve essere nelle condizioni previste dall'articolo 25.

Nel corso delle istruzioni pratiche il comando e la condotta della imbarcazione o nave

da diporto rimane in ogni caso affidata allo istruttore il quale ne ha la responsabilità ad ogni effetto.

(È approvato).

ART. 28.

Gli ufficiali di vascello, gli ufficiali del corpo delle capitanerie di porto e gli ufficiali della Guardia di finanza in attività di servizio, qualificati comandanti di unità navali possono conseguire, senza esami le abilitazioni di cui all'articolo 20.

Gli ufficiali del Corpo equipaggi militari marittimi dei ruoli servizi nautici e portuali ed i sottufficiali delle categorie di nocchiere e nocchiere di porto, nonché i sottufficiali del contingente di mare dell'Arma dei carabinieri, del Corpo delle guardie di pubblica sicurezza e della guardia di finanza qualificati nocchieri abilitati al comando ed i sottufficiali del Corpo nazionale dei vigili del fuoco padroni di barca, possono conseguire senza esami le abilitazioni di cui all'articolo 20, lettere c) e d) se abbiano compiuto almeno 24 mesi di imbarco.

(È approvato).

ART. 29.

Il Ministro della marina mercantile e quello dei trasporti e dell'aviazione civile possono disporre, in ogni tempo, con decreto interministeriale, revisioni generali o parziali delle patenti.

(È approvato).

ART. 30.

La patente è revocata se l'abilitato non è più idoneo per la perdita di uno dei requisiti fisici, psichici o morali di cui agli articoli 24 e 25.

(È approvato).

ART. 31.

Nel caso di condanna per i delitti di omicidio colposo o di lesioni colpose gravissime, derivanti dalla violazione delle norme sul comando o la condotta di imbarcazioni e navi da diporto o sulla condotta dei motori, il giudice dispone, con la sentenza, la sospensione della patente fino a tre anni e, in casi particolarmente gravi, la revoca. In tale ipotesi non può essere rilasciata una nuova patente.

Il giudice può, altresì, disporre la sospensione della patente fino a due anni nel pronunciare sentenza di condanna alla reclusione

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 OTTOBRE 1970

o all'arresto non inferiori ad un anno per delitti contro la incolumità pubblica, di cui al titolo VI, Libro II, del codice penale o per i reati previsti e puniti dalla parte terza del codice della navigazione.

(È approvato).

ART. 32.

La patente è sospesa dalla competente autorità marittima o della navigazione interna quando sia iniziato procedimento penale a carico dell'abilitato per i delitti di omicidio colposo e lesioni gravissime derivanti dalla violazione delle norme sul comando o sulla condotta di imbarcazioni o navi da diporto, o per i delitti contro l'incolumità pubblica di cui al titolo VI del libro II del codice penale o per i reati di cui alla parte III del codice della navigazione.

L'inizio e l'esito del procedimento penale, sono comunicati dalla autorità giudiziaria a quella che ha proceduto al rilascio della patente.

La sospensione della patente disposta nella ipotesi indicata al primo comma può essere revocata dal giudice nel corso del processo, anche nella fase istruttoria, nel caso in cui vengano meno gli indizi a carico dello imputato.

La patente può infine essere sospesa in uno dei seguenti casi:

a) assunzione del comando o della condotta di imbarcazione o nave da diporto in stato di ubriachezza o sotto l'effetto di altre sostanze inebrianti o stupefacenti;

b) condanna, per tre volte, per ubriachezza od abuso di sostanze stupefacenti o per contravvenzione alle disposizioni della presente legge o a quelle che regolano la navigazione;

c) quando l'abilitato commetta atti di imprudenza o di imperizia tali da compromettere l'incolumità pubblica e da produrre danni;

d) per motivi di pubblica sicurezza, su richiesta del prefetto.

La durata della sospensione della patente non può superare il periodo di un anno nei casi indicati alle lettere a), b) e d) e quello di tre mesi nel caso indicato alla lettera c) del comma precedente.

Contro i provvedimenti di sospensione di cui al quarto comma del presente articolo è ammesso ricorso al Ministro competente.

I provvedimenti di sospensione sono annotati sulla patente.

(È approvato).

Passiamo all'esame del Capo V: Comandante ed equipaggio dell'imbarcazione e della nave da diporto.

Do lettura dell'articolo 33:

ART. 33.

L'autorità che abilita alla navigazione la imbarcazione e la nave da diporto, stabilisce ed annota, 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.

L'onorevole Durand de la Penne ha presentato il seguente emendamento n. 47:

Sopprimere le parole: « il numero minimo delle persone componenti l'equipaggio nonché ».

DURAND DE LA PENNE. Capisco l'opportunità di stabilire, per motivi di sicurezza, il numero massimo di persone componenti lo equipaggio; ma stabilire un numero minimo diventa difficile, perché questa è una decisione che dipende dalle varie capitanerie di porto, che avranno pareri diversi l'una dall'altra.

Inoltre il numero di persone d'equipaggio dipende dal tipo di navigazione che si effettua: se si deve andare molto fuori, si prenderanno più persone.

È invece giusto, ripeto, fissare il numero massimo delle persone trasportabili.

MERLI, *Relatore*. Sono contrario a questo emendamento. Si tratta di un argomento già ampiamente discusso in seno al Comitato ristretto. A mio avviso occorrono delle garanzie a questo proposito, anche per quanto riguarda la navigazione da diporto.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sono contrario a questo emendamento.

L'onorevole Durand de la Penne è certamente assai più esperto di me in materia; ma io ritengo che sia più utile fissare il numero minimo piuttosto che il massimo, perché in questo modo viene garantito anche un minimo di sicurezza.

Non vale, poi, l'argomentazione che ci può essere disparità di vedute tra le varie capitanerie: al limite, si potranno emanare, se necessario, delle disposizioni che valgano per tutto il territorio nazionale.

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 OTTOBRE 1970

DURAND DE LA PENNE. In questo caso, con la raccomandazione che si provveda effettivamente all'emanazione di tali norme, in modo che a parità di imbarcazione corrisponda parità di equipaggio, sono disposto a ritirare il mio emendamento.

BALLARIN. A proposito di questo articolo vorrei osservare che qui noi parliamo di numero massimo di persone trasportabili; ma bisogna stare in guardia, perché l'articolo 1 parla di trasporto di persone senza lucro, mentre a me risulta che (per lo meno nelle zone che frequento io) nove volte su dieci chi si imbarca su queste navi da diporto paga fior di biglietti da mille; e ciononostante le imbarcazioni che le trasportano restano navi da diporto. Le capitanerie potranno pure fissare il numero delle persone trasportabili, ma non saranno mai in grado di sapere se queste persone viaggiano pagando, oppure no.

PRESIDENTE. Poiché l'onorevole Durand de la Penne ha ritirato il suo emendamento, pongo in votazione l'articolo 33 nel testo del Comitato ristretto, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 34:

ART. 34.

Il proprietario, il locatario, il noleggiatore, il comodotario e qualunque altra persona fisica che avendo la disponibilità, per giusto titolo, della imbarcazione o della nave da diporto, la impiega per il servizio cui essa è destinata, ne può assumere il comando o la condotta, purché sia in possesso di una delle abilitazioni previste dall'articolo 20, oppure sia munito di idoneo titolo professionale marittimo o della navigazione interna, salvi i casi di esenzione previsti dall'articolo 18.

Purché le sistemazioni di bordo lo consentano, il comando e la condotta della imbarcazione da diporto e la condotta del motore potranno essere contemporaneamente assunti da una sola persona.

Gli onorevoli Ballarin, Ceravolo Sergio, Damico e Giachini propongono il seguente emendamento, n. 37:

Sostituire l'intero articolo con il seguente:

« Chiunque può assumere il comando e la condotta del motore delle imbarcazioni o delle navi da diporto, purché sia in possesso delle abilitazioni previste dall'articolo 20, oppure

sia munito di idoneo titolo professionale marittimo o della navigazione interna, salvi i casi di esenzione previsti dall'articolo 18.

Purché le sistemazioni di bordo lo consentano, a giudizio dell'autorità marittima o della motorizzazione civile, il comando e la condotta della imbarcazione da diporto e la condotta del motore potranno essere contemporaneamente assunti da una sola persona.

BALLARIN. Lo scopo di questo emendamento è di chiarire una questione abbastanza importante.

Secondo l'attuale dizione dell'articolo sembra che a comandare i natanti, o a condurre il motore, debba essere solo il proprietario, o il locatario, o il noleggiatore, o il comodotario, o comunque chi detiene il possesso dell'imbarcazione per un titolo legale. Il che vuol dire che chi non ha una di queste qualifiche non può guidare l'imbarcazione, anche se provvisto di regolare patente. È come se io prestassi la mia auto ad una persona che ha la patente, e questi non la potesse guidare perché non ne è il proprietario, né il locatario, eccetera.

Noi riteniamo invece giusto stabilire che chiunque possa assumere il comando e la condotta del motore delle imbarcazioni o navi da diporto, purché regolarmente abilitato a farlo. Ci sembra inoltre necessario modificare anche il secondo comma dell'articolo, aggiungendo alla previsione della possibilità offerta dalle sistemazioni di bordo anche la facoltà di decisione in proposito da parte delle autorità competenti, perché non è possibile che l'interessato decida autonomamente se andare da solo: occorre qualcuno che stabilisca se il natante può essere condotto da una sola persona, o se ne occorrono di più.

CERVONE, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Il dialogo è sempre importante ed interessante, per tutti gli argomenti.

Mi sembra che in effetti il primo comma — sia nella versione del Governo, sia in quella proposta dai colleghi — sia inutile. È pleonastico dire che può condurre la nave chi vi abbia titolo: sarebbe come dire che chi è avvocato... può fare l'avvocato!

Mi pare quindi che si possa benissimo sopprimere il primo comma, e partire dal secondo (a parte l'inopportunità, dal punto di vista formale, che un articolo cominci con la parola « purché »; ma a questo si provvederà in sede di coordinamento).

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 OTTOBRE 1970

Quanto alla seconda parte dell'emendamento, mi sembra giusta ed opportuna.

Ritengo quindi che l'articolo 34 dovrebbe essere modificato di conseguenza.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il secondo comma dell'emendamento Ballarin ed altri n. 37, essendo stato ritirato il primo comma.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 34 che, a seguito dell'emendamento testé approvato, risulta così formulato:

ART. 34.

Purché le sistemazioni di bordo lo consentano, a giudizio dell'autorità marittima o della motorizzazione civile, il comando e la condotta della imbarcazione da diporto e la condotta del motore potranno essere contemporaneamente assunti da una sola persona.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 35.

ART. 35.

I servizi di bordo delle imbarcazioni da diporto possono essere svolti dalle persone imbarcate in qualità di passeggeri, anche se non cittadini italiani, purché abbiano compiuto il 16° anno di età, per i servizi di coperta, camera e cucina, ed il 18° anno di età, per i servizi di macchina.

I servizi di bordo delle navi da diporto sono svolti dal personale iscritto nelle matricole della gente di mare e della navigazione interna.

I servizi complementari di bordo possono essere svolti dalle persone imbarcate sulle navi da diporto, in qualità di passeggeri, anche se non cittadini italiani, purché abbiano compiuto il 16° anno di età.

I deputati Ballarin, Giachini, Ceravolo Sergio, Damico hanno, presentato il seguente emendamento n. 38:

Sostituire l'intero articolo con il seguente:

« I servizi di bordo delle imbarcazioni da diporto possono essere svolti dalle persone imbarcate in qualità di passeggeri, anche se non sono cittadini italiani, purché abbiano compiuto il 18° anno di età.

I servizi di bordo delle navi da diporto sono svolti dal personale iscritto nelle matri-

cole della gente di mare e della navigazione interna ».

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

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Anche io sono contrario.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Ballarin ed altri n. 38, di cui ho dato lettura.

(È respinto).

Pongo in votazione l'articolo 35 nel testo proposto dal Comitato ristretto, di cui ho dato già lettura.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 36:

ART. 36.

Al personale appartenente alla gente di mare ed a quello della navigazione interna che presti servizio a bordo di imbarcazioni o di navi da diporto avvalendosi di una delle abilitazioni previste dall'articolo 20, non è riconosciuta la navigazione compiuta agli effetti professionali previsti dal codice della navigazione e dai relativi regolamenti di esecuzione.

I deputati Ballarin, Ceravolo Sergio, Damico, Giachini, hanno presentato il seguente emendamento n. 39:

Dopo la parola: « compiuta », aggiungere l'altra: « solo ».

MERLI, *Relatore*. Sono favorevole all'approvazione di questo emendamento.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sono anch'io favorevole.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento Ballarin ed altri n. 39 di cui ho dato già lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione l'articolo 36, che a seguito dell'emendamento approvato risulta così formulato:

ART. 36.

Al personale appartenente alla gente di mare ed a quello della navigazione interna che presti servizio a bordo di imbarcazioni

o di navi da diporto avvalendosi di una delle abilitazioni previste dall'articolo 20, non è riconosciuta la navigazione compiuta solo agli effetti professionali previsti dal Codice della navigazione e dai relativi regolamenti di esecuzione.

(È approvato).

Poiché agli articoli 37 e 38 non sono stati presentati emendamenti e nessuno chiede di parlare, li pongo direttamente in votazione, dopo averne dato lettura:

ART. 37.

I nominativi del personale iscritto nelle matricole della gente di mare e della navigazione interna, arruolato sulle imbarcazioni e sulle navi da diporto sono trascritti su apposito documento conforme al modello approvato con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

(È approvato).

ART. 38.

Gli stranieri muniti di un titolo di abilitazione o documento riconosciuto equivalente dallo Stato di appartenenza, possono comandare o condurre, purché a titolo gratuito, imbarcazioni e navi da diporto iscritte nei registri di cui all'articolo 5, entro i limiti dell'abilitazione medesima.

Il titolo o documento di cui al comma precedente deve essere tenuto a bordo.

Le disposizioni dei commi precedenti si applicano anche nei confronti dei cittadini italiani residenti all'estero.

(È approvato).

Passiamo all'esame del Capo VI: Disposizioni penali.

Do lettura dell'articolo 39.

ART. 39.

Salvo che il fatto non costituisca reato previsto dal codice penale e dalla parte terza del codice della navigazione, chiunque non osserva una disposizione della presente legge è punito con la pena dell'ammenda da lire 10.000 a lire 200.000.

Alla medesima pena soggiace chiunque non osserva un provvedimento legale dato dalla autorità marittima in materia di polizia della navigazione da diporto.

Il deputato Zucchini ha presentato i seguenti emendamenti n. 54 e n. 55:

Sostituire il primo comma con il seguente:

« Salvo che il fatto non costituisca reato previsto dal codice penale e dalla parte terza del codice della navigazione, o non rientri nei casi previsti dall'articolo 39-bis, chiunque non osservi una disposizione della presente legge è punito con la pena dell'ammenda da lire 50 mila a lire 500 mila » (n. 54).

Dopo l'articolo 39, aggiungere il seguente:

ART. 39-bis.

« Chiunque detiene il comando di imbarcazioni o navi senza il possesso dei titoli di abilitazione alla loro condotta, è punito con ammenda da lire 500 mila a lire 2 milioni.

Salvo che il fatto non costituisca più grave reato, chiunque navighi con imbarcazioni o navi soggette alla presente legge, senza avere a bordo i documenti prescritti o con documenti irregolarmente tenuti, o senza osservare le disposizioni previste dall'articolo 11, è punito con ammenda da lire 100 mila a lire 1 milione.

Salvo che il fatto non costituisca reato più grave, chiunque impieghi un'imbarcazione o nave non abilitata alla navigazione secondo il disposto dell'articolo 12 della presente legge, è punito con ammenda da lire 500 mila a lire 2 milioni » (n. 55).

ZUCCHINI. Con questo emendamento ho ribadito i concetti che già erano stati espressi dalla maggioranza a proposito dell'articolo 12. Mi sembrano quindi emendamenti che si illustrano da soli.

MERLI, *Relatore*. Il testo proposto dal Comitato si muove sullo stesso indirizzo di quello che propone il collega Zucchini.

Nella elaborazione del testo, in sede di Comitato, abbiamo constatato che era molto difficile indicare le singole violazioni delle norme e prevedere specifiche, differenziate sanzioni. Si è preferito, perciò, ad evitare possibili lacune, affidare al Giudice il compito di graduare le sanzioni in caso di violazione della legge, ferma restando l'applicabilità, ove ne sussistano gli estremi, delle disposizioni del Codice penale e della parte terza del Codice della navigazione. Convinto dell'opportunità del sistema concordato in sede di Comitato ristretto, sono contrario agli emendamenti n. 54 e n. 55 dell'onorevole Zucchini, non tanto per il loro merito, quanto per la loro forma.

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 OTTOBRE 1970

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Condivido l'opinione espressa dal relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento numero 54 presentato dall'onorevole Zucchini, di cui ho già dato lettura.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento numero 55, presentato dall'onorevole Zucchini, di cui ho precedentemente dato lettura.

(È respinto).

Pongo dunque in votazione l'articolo 39 nel testo del Comitato ristretto, di cui ho precedentemente dato lettura.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 40 nel testo del Comitato ristretto.

ART. 40.

Nelle contravvenzioni per le quali si debba applicare la sola pena dell'ammenda prevista dall'articolo 39, prima che il decreto di condanna sia divenuto esecutivo o, quando sia stata fatta opposizione, prima dell'apertura del dibattimento innanzi all'autorità giudiziaria di primo grado, il contravventore, qualora non sia recidivo, può presentare domanda di oblazione al comandante del porto competente per l'accertata infrazione.

Il comandante del porto, ricevuta la domanda di oblazione richiede, qualora occorra, gli atti del procedimento all'autorità giudiziaria e determina, discrezionalmente, ed entro i limiti della ammenda stabilita dall'articolo precedente, la somma che l'istante deve pagare per l'oblazione e per le spese, fissando il termine entro il quale il pagamento deve essere eseguito, sotto pena di decadenza dal beneficio dell'oblazione.

Il provvedimento del comandante del porto è notificato o comunicato verbalmente all'interessato. Nel caso di comunicazione verbale, il funzionario che vi ha proceduto ne fa attestazione sull'originale del provvedimento.

Il pagamento della somma stabilita per l'oblazione e per le relative spese, eseguito nel termine prescritto, estingue il reato.

Il seguente emendamento n. 56, presentato dall'onorevole Zucchini è decaduto:

Al primo comma, dopo le parole: « dell'articolo 39 », *aggiungere le altre:* « e dell'articolo 39-bis ».

Il Governo ha presentato i seguenti emendamenti n. 6, n. 7 e n. 8.

Al primo comma dopo le parole: « al comandante del porto... » *aggiungere le altre:* « o al direttore compartimentale della motorizzazione civile » (n. 6);

Al secondo comma, dopo le parole: « il comandante del porto », *aggiungere le altre:* « o il direttore compartimentale della motorizzazione civile » (n. 7);

Al terzo comma, dopo le parole: « del comandante del porto », *aggiungere le altre:* « o del direttore compartimentale della motorizzazione civile » (n. 8).

Pongo in votazione l'emendamento n. 6.
(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento n. 7.
(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento n. 8.
(È approvato).

L'articolo 40 risulta pertanto così formulato:

ART. 40.

Nelle contravvenzioni per le quali si debba applicare la sola pena dell'ammenda prevista dall'articolo 39, prima che il decreto di condanna sia divenuto esecutivo o, quando sia stata fatta opposizione, prima dell'apertura del dibattito innanzi all'autorità giudiziaria di primo grado, il contravventore, qualora non sia recidivo, può presentare domanda di oblazione al comandante del porto o al direttore compartimentale della motorizzazione civile competente per l'accertata infrazione.

Il comandante del porto o il direttore compartimentale della motorizzazione civile, ricevuta la domanda di oblazione richiede, qualora occorra, gli atti del procedimento all'autorità giudiziaria e determina, discrezionalmente, ed entro i limiti della ammenda stabilita dall'articolo precedente, la somma che l'istante deve pagare per l'oblazione e per le spese, fissando il termine entro il quale il pagamento deve essere eseguito, sotto pena di decadenza dal beneficio dell'oblazione.

Il provvedimento del comandante del porto o del direttore compartimentale della motorizzazione civile è notificato o comunicato verbalmente all'interessato. Nel caso di comunicazione verbale, il funzionario che vi ha proceduto ne fa attestazione sull'originale del provvedimento.

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 OTTOBRE 1970

Il pagamento della somma stabilita per la oblazione e per le relative spese, eseguito nel termine prescritto, estingue il reato.

Lo pongo in votazione.
(È approvato).

Passiamo all'esame del Capo VII: Regime tributario.

Do lettura dell'articolo 41.

ART. 41.

Al numero d'ordine 190 (n. 83) della tabella A allegata al testo unico delle disposizioni in materia di tasse sulle concessioni amministrative, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 1° marzo 1961, n. 121, sono aggiunti i seguenti numeri d'ordine:

« 190-bis - Abilitazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto alla navigazione.

a) con licenza:

1) per imbarcazioni da diporto, tassa dovuta lire 3.000;

2) per navi da diporto, tassa dovuta lire 6.000;

b) con autorizzazione temporanea o licenza provvisoria:

per imbarcazioni e navi da diporto, tassa dovuta lire 1.500.

190-ter - Certificato di collaudo di motori amovibili, tassa dovuta lire 1.500 ».

L'onorevole Zucchini ha presentato i seguenti emendamenti, n. 57, n. 58 e n. 59.

Alla lettera a), n. 1, alle parole: « tassa dovuta lire 3.000 » *sostituire le altre*: « tassa dovuta lire 10.000 » (n. 57).

Alla lettera a), n. 2, alle parole: « tassa dovuta lire 6.000 », *sostituire le altre*: « tassa dovuta lire 20.000 » (n. 58).

Alla lettera b) alle parole: « tassa dovuta lire 1.500 », *sostituire le altre*: « tassa dovuta lire 5.000 » (n. 59).

Gli onorevoli Ballarin, Giachini, Ceravolo Sergio e Damico hanno presentato il seguente emendamento n. 40:

Alla lettera a), n. 1, alle parole « tassa dovuta lire 3.000 » *sostituire le altre*: « tassa dovuta lire 5.000 ».

Alla lettera a) n. 2, alle parole: « tassa dovuta lire 6.000 » *sostituire le altre*: « tassa dovuta lire 20.000 ».

Alla lettera b), alle parole: « tassa dovuta lire 1.500 » *sostituire le altre*: « tassa dovuta lire 2.500 »;

MERLI, *Relatore*. Sono contrario ad elevare le tariffe concernenti le imbarcazioni da diporto, mentre non lo sono per quanto riguarda le navi da diporto.

A proposito, poi, della tassa di licenza, io mi rimetterei alla tabella.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Ogni prospettiva di aumentare le entrate pubbliche, non può essere che bene accolta, data la necessità di denaro che ha il Governo... ma sono d'accordo con il relatore a proposito delle imbarcazioni da diporto: la quota corrispondente potrebbe restare invariata.

Per le navi da diporto, arriviamo anche a stabilire una tassa di venti mila lire; non ho difficoltà.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento numero 57 dell'onorevole Zucchini, di cui precedentemente ho dato lettura.

(È respinto).

Pongo in votazione l'emendamento numero 58 dell'onorevole Zucchini, di cui precedentemente ho dato lettura.

(È approvato).

Pongo in votazione l'emendamento numero 59 dell'onorevole Zucchini di cui ho precedentemente dato lettura.

(È respinto).

BALLARIN. Ritiro l'emendamento proposto al n. 1 della lettera a); l'emendamento al n. 2 della stessa lettera risulta decaduto. Insisto invece per l'emendamento alla lettera b).

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento n. 40 per la parte relativa alla lettera b) proposto dall'onorevole Ballarin e altri, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

A seguito delle modifiche testé approvate, l'articolo 41 risulta pertanto così formulato:

ART. 41.

Al numero d'ordine 190 (n. 83) della tabella A allegata al testo unico delle disposizioni in materia di tasse sulle concessioni am-

ministrative, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 1° marzo 1961, n. 121, sono aggiunti i seguenti numeri d'ordine:

« 190-bis - Abilitazione delle imbarcazioni e delle navi da diporto alla navigazione.

a) con licenza:

1) per imbarcazioni da diporto, tassa dovuta lire 3.000;

2) per navi da diporto, tassa dovuta lire 20.000;

b) con autorizzazione temporanea o licenza provvisoria:

per imbarcazioni e navi da diporto, tassa dovuta lire 2.500.

190-ter - Certificato di motori amovibili, tassa dovuta lire 1.500 ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 42 nel testo del Comitato ristretto.

ART. 42.

Il numero d'ordine 195 (n. 5) della tabella A allegata al testo unico di cui all'articolo precedente è sostituito dal seguente:

195.5 - Rilascio e vidimazione di patenti:

a) per il comando o la condotta di imbarcazioni da diporto, tassa di rilascio lire 5.000;

b) per il comando di navi da diporto, tassa di rilascio lire 8.000; tassa di vidimazione lire 3.000.

Le disposizioni di cui ai numeri 14 e 15 del numero di ordine 212 della tabella A allegata al testo unico di cui all'articolo 41 sono abrogate.

Gli onorevoli Ballarin, Ceravolo Sergio, Damico e Giachini hanno presentato il seguente emendamento n. 41:

Alla lettera a) sostituire le parole: « lire 5.000 » con le altre: « lire 10.000 ».

Alla lettera b) sostituire le parole: « lire 8.000 » con le altre: « lire 10.000 ».

L'onorevole Zucchini ha presentato il seguente emendamento n. 60:

Alla lettera b) alle parole: « lire 8.000 » sostituire le altre: « lire 15.000 »; e alle pa-

role: « lire 3.000 », sostituire le altre: « lire 5.000 ».

MERLI, *Relatore*. Sono favorevole al mantenimento del testo del Comitato ristretto, con il solo aumento a 10.000 lire della tassa di rilascio della patente per il comando di navi da diporto.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Condivido l'opinione del relatore.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento n. 60 presentato dall'onorevole Zucchini.

(È respinto).

BALLARIN. Ritiro l'emendamento proposto alla lettera a) insistendo però sull'emendamento alla lettera b) relativo all'aumento della tassa di rilascio della patente per il comando di navi da diporto.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento n. 41 per la parte relativa alla lettera b).

(È approvato).

A seguito delle modifiche testé approvate l'articolo 42 risulta così formulato:

ART. 42.

Il numero d'ordine 195 (n. 5) della tabella A allegata al testo unico di cui all'articolo precedente è sostituito dal seguente:

« 195.5 - Rilascio e vidimazione di patenti:

a) per il comando o la condotta di imbarcazioni da diporto:

tassa di rilascio lire 5.000;

b) per il comando di navi da diporto:

tassa di rilascio lire 10.000;

tassa di vidimazione lire 3.000.

Le disposizioni di cui ai numeri 14 e 15 del numero di ordine 212 della tabella A allegata al testo unico di cui all'articolo 41 sono abrogate ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 OTTOBRE 1970

Do lettura dell'articolo 43:

ART. 43.

L'articolo 52 della legge 9 febbraio 1963, n. 83, è sostituito dal seguente:

Art. 52. — (Tassa di ammissione agli esami per il conseguimento delle abilitazioni relative alla navigazione da diporto).

L'ammissione agli esami per il conseguimento delle abilitazioni riguardanti la navigazione da diporto è subordinata al pagamento di una tassa:

a) di lire 10.000 se l'abilitazione concerne il comando o la condotta di imbarcazioni da diporto;

b) di lire 50.000 se l'abilitazione concerne il comando di navi da diporto;

c) di lire 2.000 se l'abilitazione concerne la condotta di motori di potenza fino a 150 cavalli;

d) di lire 5.000 se l'abilitazione concerne la condotta di motori di potenza superiore a 150 cavalli.

L'onorevole Zucchini ha presentato il seguente emendamento n. 61:

Sostituire alla lettera a) le parole: di lire 10.000, *con le altre:* di lire 20.000.

ZUCCHINI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Zucchini ha presentato il seguente emendamento n. 62:

Sostituire alla lettera b), le parole: di lire 50.000, *con le altre:* di lire 100.000.

ZUCCHINI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Zucchini ha presentato il seguente emendamento n. 63:

Sostituire alla lettera c), le parole: di lire 2.000, *con le altre:* di lire 4.000.

ZUCCHINI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. L'onorevole Zucchini ha presentato il seguente emendamento n. 64:

Sostituire alla lettera d), le parole: di lire 5.000, *con le altre:* di lire 10.000.

ZUCCHINI. Lo ritiro.

PRESIDENTE. Il relatore onorevole Merli ha presentato il seguente emendamento:

Sostituire, alla lettera c), le parole: di lire 2.000 se l'abilitazione concerne la condotta di motori di potenza fino a 150 cavalli, *e alla lettera d), le parole:* di lire 5.000 se

l'abilitazione concerne la condotta di motori di potenza superiore a 150 cavalli, *con le altre:* di lire 3.000 se l'abilitazione concerne la condotta di motori.

Pongo in votazione l'emendamento Merli di cui ho dato lettura.

(È approvato).

L'articolo 43 risulta pertanto così formulato:

ART. 43.

L'articolo 52 della legge 9 febbraio 1963, n. 83, è sostituito dal seguente:

« Art. 52. — (Tassa di ammissione agli esami per il conseguimento delle abilitazioni relative alla navigazione da diporto).

L'ammissione agli esami per il conseguimento delle abilitazioni riguardanti la navigazione da diporto è subordinata al pagamento di una tassa:

a) di lire 10.000 se l'abilitazione concerne il comando o la condotta di imbarcazioni da diporto;

b) di lire 50.000 se l'abilitazione concerne il comando di navi da diporto;

c) di lire 3.000 se l'abilitazione concerne la condotta di motori ».

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

Il Governo ha presentato il seguente emendamento n. 9 con annessa tabella:

Dopo l'articolo 43, aggiungere il seguente:

ART. 43-bis.

Per le prestazioni e i servizi da richiedere agli organi competenti gli interessati sono tenuti al pagamento dei diritti e dei compensi previsti nella annessa tabella della presente legge.

Le modalità di pagamento e riscossione dei diritti e dei compensi di cui al comma precedente saranno stabilite dal regolamento di attuazione della presente legge.

I diritti ed i compensi previsti dalla Tabella D ai commi quinto, sesto, settimo e ottavo, del decreto-legge 31 luglio 1954, n. 533, convertito nella legge 26 settembre 1954, n. 869, per la navigazione marittima, e dalla Tabella VI/A, allegata al decreto-legge 21 dicembre 1966, n. 1090, convertito nella legge 16 febbraio 1967, n. 14 per la navigazione interna, non si applicano in materia di navigazione da diporto.

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 OTTOBRE 1970

**TABELLA DEI TRIBUTI PER LE PRESTAZIONI ED I SERVIZI
RESI DAGLI ORGANI COMPETENTI IN MATERIA DI NAVIGAZIONE DA DIPORTO**

	TASSA
1. Visite di accertamento e stazzatura imbarcazioni	5.000
2. <i>Idem</i> navi	10.000
3. Ristazzatura imbarcazioni e navi	2.000
4. Visite periodiche ed occasionali imbarcazioni	3.000
5. <i>Idem</i> navi	5.000
6. Omologazione prototipi navi e imbarcazioni e rilascio certificazioni di collaudo	50.000
7. Collaudo prototipi motori e rilascio certificazioni di collaudo e potenza	50.000
8. Esami per il conseguimento dell'abilitazione al comando e alla condotta di imbarcazioni	2.000
9. Esami per il conseguimento dell'abilitazione al comando di navi	5.000
10. Esami per il conseguimento dell'abilitazione alla conduzione	3.000
11. Iscrizione nei registri di navi e imbarcazioni (per dichiarazione di costruzione, prima iscrizione, trasferimento)	1.000
12. Rinnovo licenze	1.000
13. Trascrizione nei registri di atti relativi alla proprietà e di altri atti e domande per i quali occorre la trascrizione, nonché iscrizione o cancellazione di ipoteche; rilascio estratto matricolare o copia di un documento	1.000
14. Rilascio duplicati	1.000
15. Autorizzazione per la navigazione temporanea di prova e licenza provvisoria di navigazione	1.000

Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 43-bis.

(È approvato).

Pongo in votazione la tabella annessa all'articolo aggiuntivo 43-bis.

(È approvata).

Passiamo all'esame del Capo VIII: Disposizioni complementari.

Do lettura dell'articolo 44:

ART. 44.

Le disposizioni e le modalità necessarie per il riconoscimento di enti od associazioni nautiche per gli effetti previsti dalla presen-

te legge sono stabilite con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

DURAND DE LA PENNE. Oggi gli enti e le associazioni nautiche che funzionano legittimamente sono circa una trentina; in base a questo articolo essi debbono rifare tutte le pratiche per ottenere il riconoscimento, oppure lo ottengono automaticamente?

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. L'osservazione fatta dal collega è senz'altro giusta; è chiaro che nel decreto di attuazione verrà inserita una norma apposita per questi enti che hanno già ottenuto il riconoscimento.

V LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DELL'8 OTTOBRE 1970

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 44 nel testo del Comitato ristretto.

(È approvato).

Gli articoli 45, 46 e 47 nel testo del Comitato ristretto, s'intendono decaduti essendo stato approvato l'articolo aggiuntivo 43-bis, con allegata tabella, proposto dal Governo.

Poiché agli articoli 48 e 49 non sono stati presentati emendamenti e nessuno chiede di parlare, li porrò direttamente in votazione, dopo averne dato lettura.

ART. 48.

Alle imbarcazioni da diporto non si applicano le disposizioni di cui agli articoli 274, 275, 276 e 277 del codice della navigazione.

Ai natanti da diporto indicati all'articolo 13 non si applicano le disposizioni di cui agli articoli da 232 a 375 del codice della navigazione.

(È approvato).

ART. 49.

La responsabilità verso terzi derivante dalla circolazione dei natanti e delle imbarcazioni di cui all'articolo precedente è regolata dall'articolo 2054 del codice civile.

Si applica la prescrizione stabilita dal secondo comma dell'articolo 2947 dello stesso codice.

(È approvato).

Do lettura dell'articolo 50:

ART. 50.

Le disposizioni della legge 24 dicembre 1969, n. 990, si estendono a tutte le imbarcazioni da diporto quali definite dall'articolo 1, quarto comma, della presente legge, ivi comprese quelle indicate all'articolo 401 del regolamento di esecuzione al codice della navigazione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328.

Le disposizioni della legge 24 dicembre 1969, n. 990, si applicano ai motori amovibili di potenza superiore ai 3 HP, previsti dall'articolo 15 della presente legge, indipendentemente dall'imbarcazione alla quale vengono applicati.

La disposizione dell'articolo 6 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è estesa ai motori muniti di certificato di uso straniero o di altro documento equivalente, emesso all'estero, che siano impiegati nelle acque territoriali nazionali.

L'onorevole Durand de la Penne ha presentato il seguente emendamento n. 49:

Sostituire il primo comma con il seguente:

« Le disposizioni della legge 24 dicembre 1969, n. 990, si estendono a tutte le imbarcazioni da diporto quali definite dall'articolo 1, quarto comma, della presente legge, esclusi i natanti di cui al primo comma dell'articolo 13 e invece comprese quelle indicate all'articolo 401 del regolamento di esecuzione al codice della navigazione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328 ».

DURAND DE LA PENNE. Questo articolo riguarda l'assicurazione obbligatoria dei natanti; è chiaro che questa assicurazione non può essere prevista per le barche a remi, come sandolini, eccetera.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Sono favorevole all'emendamento presentato dall'onorevole Durand de la Penne.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'emendamento n. 49 di cui ho dato lettura.

(È approvato).

L'articolo 50 rimane pertanto così formulato:

ART. 50.

Le disposizioni della legge 24 dicembre 1969, n. 990, si estendono a tutte le imbarcazioni da diporto quali definite dall'articolo 1, quarto comma, della presente legge, esclusi i natanti di cui al primo comma dell'articolo 13 e invece comprese quelle indicate all'articolo 401 del regolamento di esecuzione al codice della navigazione approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328.

Le disposizioni della legge 24 dicembre 1969, n. 990, si applicano ai motori amovibili di potenza superiore ai 3 cavalli vapore, previsti dall'articolo 15 della presente legge, indipendentemente dall'imbarcazione alla quale vengono applicati.

La disposizione dell'articolo 6 della legge 24 dicembre 1969, n. 990, è estesa ai motori muniti di certificato di uso straniero o di altro documento equivalente, emesso all'estero, che siano impiegati nelle acque territoriali nazionali.

Lo pongo in votazione.

(È approvato).

L'onorevole Durand de la Penne ha presentato il seguente emendamento n. 50:

Dopo l'articolo 50, aggiungere il seguente:

ART. 50-bis.

Su tutte le imbarcazioni da diporto a vela od a motore di stazza lorda superiore alle 25 tonnellate è fatto obbligo di installare un impianto ricetrasmittente in radiofonia secondo le norme che saranno stabilite dalla autorità competente.

BALLARIN. Io sono del parere che oltre ad un impianto ricetrasmittente in radiofonia, è necessario installare anche degli apparecchi automatici di segnalazione. Si potrebbe formulare un emendamento aggiuntivo all'emendamento presentato dall'onorevole Durand de la Penne.

MERLI, Relatore. Possiamo raccomandare questa installazione.

CERVONE, Sottosegretario di Stato per la marina mercantile. Non saprei proprio dove potremmo inserire un emendamento come quello suggerito dall'onorevole Ballarin. Teniamo presente che si tratta di un fatto tecnico e non legislativo. Ritengo che nelle disposizioni che andremo ad emanare si potrà tener presente la necessità dell'installazione di apparecchi automatici di segnalazione.

BALLARIN. Il servizio di segnalazioni deve essere assolutamente rivisto; attualmente è un qualcosa di scandaloso.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo aggiuntivo 50-bis.

(È approvato).

Passiamo all'esame del Capo IX: Disposizioni transitorie e finali.

Do lettura dell'articolo 51:

ART. 51.

Chi ha conseguito in base alle disposizioni vigenti prima dell'entrata in vigore della presente legge l'abilitazione al comando delle navi indicate all'articolo 213 del Codice della navigazione, può conseguire l'abilitazione pre-

vista dalla lettera a) dell'articolo 20 della presente legge senza sostenere gli esami prescritti dalla stessa ferma restando gli altri requisiti personali previsti dalla presente legge.

Chi ha conseguito l'abilitazione di cui all'articolo 16 del regio-decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813, può conseguire l'abilitazione prevista dalla lettera c) dell'articolo 20, della presente legge, senza sostenere gli esami prescritti dalla legge stessa, ferma restando gli altri requisiti personali previsti dalla presente legge.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento n. 14:

Al primo comma sostituire le parole: « lettera a »), con le altre: « lettera b »).

Il Governo ha altresì presentato il seguente emendamento n. 15:

Sostituire il secondo comma con il seguente:

« Chi ha conseguito l'abilitazione di cui all'articolo 16 del regio-decreto 9 maggio 1932, n. 813, può conseguire l'abilitazione a comandare o condurre imbarcazioni da diporto di stazza lorda non superiore alle 25 tonnellate, in navigazione oltre le 20 miglia dalla costa, senza sostenere gli esami prescritti dalla presente legge, ferma restando gli altri requisiti personali previsti da quest'ultima ».

L'onorevole Durand de la Penne ha presentato il seguente emendamento n. 51:

Al primo comma sostituire le parole: « abilitazione prevista dalla lettera a) dell'articolo 20 », con le altre: « abilitazione prevista dalla lettera b) dell'articolo 20 ».

Questo emendamento è identico all'emendamento n. 14 del Governo, che pertanto pongo in votazione.

(È approvato).

Pongo ora in votazione l'emendamento n. 15 del Governo.

(È approvato).

L'articolo 51, a seguito delle modifiche approvate, risulta così formulato:

ART. 51.

Chi ha conseguito in base alle disposizioni vigenti prima della entrata in vigore della presente legge l'abilitazione al comando delle

navi indicate all'articolo 213 del Codice della navigazione, può conseguire l'abilitazione prevista dalla lettera *b*) dell'articolo 20 della presente legge senza sostenere gli esami prescritti dalla stessa fermi restando gli altri requisiti personali previsti dalla presente legge.

Chi ha conseguito l'abilitazione di cui all'articolo 16 del regio decreto 9 maggio 1932, n. 813, può conseguire l'abilitazione a comandare o condurre imbarcazioni da diporto di stazza lorda non superiore alle 25 tonnellate, in navigazione oltre le 20 miglia dalla costa, senza sostenere gli esami prescritti dalla presente legge, fermi restando gli altri requisiti personali previsti da quest'ultima.

Lo pongo in votazione.
(*È approvato*).

Poiché agli articoli 52 e 53 non sono stati presentati emendamenti e nessuno chiede di parlare, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 52.

L'abilitazione a condurre motori, conseguita a norma del regio decreto 9 maggio 1932, n. 813, conserva la sua validità ed esenta il titolare per la parte concernente la condotta del motore, dall'esame previsto dall'articolo 20.

(*È approvato*).

ART. 53.

Le abilitazioni conseguite in base alle disposizioni vigenti anteriormente all'entrata in vigore della presente legge devono essere sostituite con quelle indicate dall'articolo 51 nel termine di tre anni.

(*È approvato*).

Do lettura dell'articolo 54:

ART. 54.

Nei sei mesi successivi all'entrata in vigore della presente legge l'importazione dall'estero di imbarcazioni da diporto battenti bandiera straniera da almeno sei mesi prima dell'entrata in vigore della legge medesima, in deroga alle norme vigenti, è consentita franco valuta e previo pagamento di tassa fissa pari all'1 per cento del valore corrente, sostitutiva di ogni altra tassa od imposta.

Il Governo ha presentato il seguente emendamento n. 16:

Dopo la parola: « imbarcazioni », aggiungere le altre: « e navi ».

Lo pongo in votazione.
(*È approvato*).

L'articolo 54, a seguito della modifica approvata, risulta così formulato:

ART. 54.

Nei sei mesi successivi all'entrata in vigore della presente legge l'importazione dall'estero di imbarcazioni e navi da diporto battenti bandiera straniera da almeno sei mesi prima dell'entrata in vigore della legge medesima, in deroga alle norme vigenti, è consentita franco valuta e previo pagamento di tassa fissa pari all'1 per cento del valore corrente, sostitutiva di ogni altra tassa od imposta.

Lo pongo in votazione.
(*È approvato*).

Poiché agli articoli 55 e 56 non sono stati presentati emendamenti e nessuno chiede di parlare, li porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 55.

Le disposizioni della presente legge che richiedano, per la loro applicazione, l'emanazione di norme esecutive, non entrano in vigore fino a quando dette norme non sono state emanate.

Le norme di esecuzione saranno emanate con decreto del Presidente della Repubblica, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, su proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti e dell'aviazione civile.

(*È approvato*).

ART. 56.

Con l'entrata in vigore della presente legge sono abrogate le disposizioni contrarie od incompatibili con la medesima.

Vi sono ora dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

BALLARIN. Sarò molto breve, in quanto ritengo, dopo i miei interventi nella discussione generale e, successivamente, in sede di illustrazione degli emendamenti, di aver chia-

rito sufficientemente la posizione del gruppo comunista in merito al disegno di legge in discussione. Il provvedimento che stiamo per votare è discutibile sotto vari aspetti: per le implicazioni che avrà riguardo alla situazione dei porti turistici e della sicurezza in mare, per l'aumentata disparità che pone in essere fra il trattamento riservato a coloro che navigano per diporto e coloro che invece dal mare traggono di che vivere, ed infine per lo incentivo che fornisce ad un consumo voluttuario, quando sarebbe opportuno rivolgere ogni sforzo all'aumento dei consumi popolari. Per queste ragioni il nostro gruppo voterà contro il disegno di legge.

ZUCCHINI. Mi associo alla dichiarazione di voto del collega Ballarin.

MAROCCO. Il disegno di legge sulla disciplina della navigazione da diporto vede finalmente la sua approvazione, dopo una lunga e defaticante elaborazione da parte del Comitato ristretto ed un approfondito esame della Commissione. Ovviamente non si tratta di un provvedimento perfetto, ma lo sforzo compiuto nella fase di elaborazione è stato diretto a conseguire l'obiettivo di una normativa il più possibile organica e razionale. La sua approvazione corrisponde ad una esigenza largamente sentita, tenuto conto dell'enorme sviluppo assunto dalla nautica da diporto. È a tutti noto, a questo proposito, che il settore in parola registra ritmi di produzione sia sul piano quantitativo che su quello qualitativo, piuttosto sostenuti. Stabilire pertanto una normativa organica e razionale significa agevolare gli utenti ed alimentare altresì l'industria del turismo, anche estero. Non si dimentichi che il nostro Paese ha un eccezionale sviluppo costiero (circa ottomila chilometri) che favorisce la pratica del turismo nautico.

Dalla discussione è emersa anche una certa discrepanza tra il trattamento di coloro che praticano la nautica da diporto e quello dei pescatori, a danno di questi ultimi. Su questo tema, il rappresentante del Governo si è ripetutamente impegnato per una sollecita riforma della normativa vigente, onde eliminare l'inconveniente lamentato.

Per le considerazioni che ho esposto, e nello auspicio che il settore della pesca veda presto risolti i suoi problemi, annuncio, a nome del gruppo della Democrazia cristiana, il voto favorevole sul disegno di legge in discussione.

DURAND de la PENNE. Io ritengo che ci troviamo di fronte ad un buon provvedimento

e pertanto, pur senza escludere che in futuro si possano apportare modifiche e miglioramenti alla disciplina elaborata dalla Commissione, dichiaro che voterò a favore del disegno di legge in discussione.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Mi sia consentito, al termine di questo dibattito, di rivolgere una semplice parola di ringraziamento ai componenti di questa Commissione, che hanno contribuito a mandare in porto un provvedimento che era molto atteso dalle categorie interessate al settore della nautica da diporto. Mi auguro che il lavoro svolto possa essere di giovamento per questo importante settore della economia nazionale (le cui iniziative ed attività connesse non interessano però solo l'economia nazionale). Un particolare ringraziamento vorrei rivolgere al relatore, onorevole Merli, che ha prestato il suo intelligente e fattivo apporto ai fini dell'elaborazione e della approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Pongo in votazione l'articolo 56.

(È approvato).

Gli onorevoli Ballarin, Ceravolo Sergio, Damico, Giachini, Foscarini, Skerk e Carenini, hanno presentato il seguente ordine del giorno:

« La Commissione trasporti della Camera rilevato che le norme del Codice di navigazione che si riferiscono ai titoli professionali per la pesca e per il traffico locale in riferimento alle avvenute trasformazioni tecniche dei natanti e delle apparecchiature di bordo non corrispondono più alle esigenze, e vanno perciò adeguate, così come si è proceduto e si procede per la nautica da diporto,

impegna il Governo

a presentare al Parlamento, entro sei mesi, provvedimenti in direzione della modifica delle norme stesse ».

Qual è il parere del Governo ?

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Non ho nessuna difficoltà ad accettarlo, a condizione che si sostituisca la parola « impegna » con l'altra « invita » e le parole « entro sei mesi » con le altre « al più presto ». Questo, sia ben chiaro, non per svuotare di contenuto il documento presentato dai colleghi, ma per ragioni di ordine tecnico e giuridico. Come è noto, infatti, i Codici non vengono elaborati da una sola amministrazione

ne, ma — nella prassi del nostro Paese — richiedono quasi sempre il concerto con il Ministero di grazia e giustizia. Noi ci siamo già posti all'opera, in relazione all'esigenza prospettata, ed il Consiglio superiore della marina mercantile ha dato inizio ad un egregio lavoro. Credo che, a questo punto, non sarebbe serio assumere un impegno per una scadenza fissa, quando non si ha la certezza di poter rispettare un certo termine. Per analoghe ragioni chiedo che si usi il termine « invita » anziché quello « impegna ».

BALLARIN. Ancora una volta non posso essere d'accordo con l'atteggiamento del Governo in questo campo. È stata sufficiente l'occasione di una manifestazione quale il Salone della nautica da diporto di Genova perché un ministro ritenesse di doversi impegnare a presentare un disegno di legge nel giro di tre mesi. Ma quando una parte del Parlamento chiede al Governo di presentare, entro sei mesi, un disegno di legge a vantaggio di una categoria di lavoratori che necessita assolutamente di migliori condizioni per svolgere il proprio lavoro, allora sorgono mille difficoltà, si risponde che sei mesi non sono sufficienti, che si tratta di un Codice, e quindi occorre il parere del Ministero della giustizia... Non è forse vero che oggi in questa sede, abbiamo votato delle modifiche ad un Codice, senza necessità di ascoltare il parere di nessun organo estraneo al Parlamento ?

Io, quindi, non ritengo valide le argomentazioni addotte dall'onorevole sottosegretario, poiché sono convinto che, in sei mesi, se esiste la volontà politica di andare incontro alle esigenze dei pescatori e del traffico marittimo (soprattutto del piccolo traffico), si può concludere questo lavoro; se poi manca la volontà politica, allora non saranno sufficienti né sei mesi, né sei anni. Del resto basta considerare che fin dal 1881 la legislazione sulla pesca ha ricevuto sempre questo trattamento. I pescatori — mi si perdoni l'espressione — finiscono sempre per essere considerati come « l'ultima ruota del carro ».

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Vorrei ribadire, per l'ennesima volta, che la volontà politica esiste (ed ella lo sa bene !). Noi, però, vogliamo essere seri, e pertanto non riteniamo di poter assumere un impegno che rischia di non essere rispettato. Ella, onorevole Ballarin, ha avuto modo ripetute volte di incontrarsi con me, e sa quanto sia sentita, da parte mia, la esigenza di giungere ad una riforma della di-

sciplina della pesca. Ella sa anche che tutte le commissioni compartimentali sono state invitate a presentare, entro la fine di ottobre, al Ministero le proposte di modifica, relativamente a diverse materie. Stiamo attuando, come si vede, un'azione ispirata ad un metodo altamente democratico, al fine di meglio corrispondere alle esigenze della marineria da pesca italiana. Si chiede ora soltanto un po' di fiducia.

BALLARIN. Sono venticinque anni che i pescatori si sentono fare questi discorsi, e la fiducia è adesso un po' difficile da ottenere. Vede, signor sottosegretario, ella fa molto affidamento sull'azione delle commissioni compartimentali: eppure non le sfugge quale è il sistema che si segue nella loro composizione. Questi organi sono strutturati in modo tale che tutte le proposte avanzate dagli autentici pescatori sono messe in minoranza: tutte le categorie vi sono adeguatamente rappresentate, tranne quella dei pescatori. C'è perfino un rappresentante della scienza ittica (materia misteriosa), e delle volte troviamo in qualche commissione un professore di latino o di lettere... !

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Onorevole Ballarin, ella sa che noi abbiamo avanzato anche proposte di modifica della composizione delle Commissioni, ascoltando al riguardo anche le categorie della pesca e la Feder-pesca.

BALLARIN. Ella sa, onorevole Cervone, che ho avuto spesso modo di apprezzare la sua sincerità, anche in occasione dei convegni in cui ci siamo tante volte incontrati, ultimo quello recente di Ancona: certo ella era convinto di quello che ha detto nei confronti di certe organizzazioni di pescatori.

Devo quindi dire che, più che nel rappresentante del Governo, ho fiducia in lei, come persona: se ella si impegna, sono certo che un provvedimento per la pesca andrà sicuramente avanti.

CERVONE, *Sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Come persona le rispondo allora che ella sa che cosa si sta facendo.

Come membro del Governo, non posso accettare un ordine del giorno in cui si « impegna » il Governo a provvedere « entro sei mesi ». Per questo l'ho invitata a trasformare la parola « impegna » in « invita », ed a sostituire l'espressione « entro sei mesi » con « al più presto », o « nel più breve termine possibile ».

BALLARIN. Aderisco alla richiesta del rappresentante del Governo ed insisto per la votazione dell'ordine del giorno.

PRESIDENTE. Con le modifiche suggerite dal Governo e accettate dai presentatori, pongo in votazione l'ordine del giorno Ballarin ed altri, di cui ho già dato lettura.

(È approvato).

Chiedo di essere autorizzato a procedere al coordinamento del testo oggi approvato. Se non vi sono obiezioni, può rimanere così stabilito.

(Così rimane stabilito).

Il testo unificato del disegno e delle proposte di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto del testo unificato del disegno e delle proposte di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione:

Testo unificato del disegno di legge n. 2338 e delle proposte di legge FELICI ed altri

n. 2149 e DURAND DE LA PENNE n. 2257: « Norme sulla navigazione da diporto »:

Presenti e votanti	26
Maggioranza	14
Voti favorevoli	19
Voti contrari	7

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Amodio, Azimonti, Ballarin, Bianchi Gerardo, Brizioli, Canestrari, Cebrelli, Damico, Durand de la Penne, Felici, Giachini, Guerini Giorgio, Guglielmino, Longoni, Mancini Antonio, Marocco, Merli, Monaco, Musotto, Pirastu, Salomone, Scianatico, Squicciarini, Volpe, Zanibelli e Zucchini.

È in congedo:

Russo Ferdinando.

La seduta termina alle 19,15.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

L'ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

Dott. ANTONIO MACCANICO

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO