

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

21.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 DICEMBRE 1988

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDICE

	PAG		PAG
Disegno di legge (Seguito della discussione ed approvazione):		nautica da diporto (<i>Approvato dall'VIII Commissione permanente del Senato</i>) (3119)	4
Disposizioni per la realizzazione di infrastrutture nell'area portuale di Ancona e di Ravenna (<i>Approvato dall'VIII Commissione permanente del Senato</i>) (3319)	3	Testa Antonio, <i>Presidente</i> .	4, 7, 8, 9, 10, 12, 13
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3	Angelini Giordano	11
Votazione nominale:		Baghino Cesco Giulio	12
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	4	Donati Anna	12
Disegno di legge (Discussione e rinvio):		Lucchesi Pino	9, 10, 13
Modifiche alle leggi 11 febbraio 1971, n. 50, 6 marzo 1976, n. 51, e 26 aprile 1986, n. 193, nonché nuova disciplina sulla		Menziotti Pietro Paolo	11, 12
		Prandini Giovanni, <i>Ministro della marina mercantile</i>	7, 8, 9, 10, 11, 12
		Reina Giuseppe, <i>Relatore</i>	4, 7, 8, 9, 12
		Ridi Silvano	10, 11
		Sanguineti Mauro	9

PAGINA BIANCA

La seduta comincia alle 13,30.

ANNA DONATI, *Segretario f.f.*, legge il processo verbale della seduta precedente. *(È approvato).*

Seguito della discussione del disegno di legge: Disposizioni per la realizzazione di infrastrutture nell'area portuale di Ancona e di Ravenna (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3319).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: « Disposizioni per la realizzazione di infrastrutture nell'area portuale di Ancona e di Ravenna », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 27 ottobre 1988.

Comunico che la I, la V e la VIII Commissione hanno espresso parere favorevole.

Ricordo che nella seduta di ieri si è conclusa la discussione sulle linee generali.

Passiamo all'esame degli articoli che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

ART. 1.

1. Nell'ambito delle indicazioni fornite dal Piano generale dei trasporti, approvato con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri in data 10 aprile 1986,

pubblicato nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 111 del 15 maggio 1986, per la realizzazione di interventi infrastrutturali nelle aree portuali di Ancona e di Ravenna è autorizzata la spesa complessiva di 60 miliardi di lire, in ragione di lire 20 miliardi annui per il triennio 1989-1991.

(È approvato).

ART. 2.

1. Nel termine di 60 giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei lavori pubblici, sentiti i comuni interessati, approva il programma delle opere da realizzare nelle aree portuali di Ancona e di Ravenna, idonee a potenziare il loro ruolo di terminali marittimi per i traffici intermodali.

2. Il programma di cui al comma 1 deve indicare, tenuto conto dei piani regolatori, i tipi di interventi da realizzare con priorità in ciascuna area portuale, i tempi di attuazione ed i mezzi finanziari occorrenti.

(È approvato).

ART. 3.

1. All'onere derivante dall'applicazione della presente legge, determinato in lire 20 miliardi per ciascuno degli anni 1989, 1990 e 1991, si provvede: quanto a lire 20 miliardi per l'anno 1989 mediante cor-

rispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno 1988, all'uopo utilizzando l'accantonamento « Realizzazione di infrastrutture nell'area portuale di Ravenna e di Ancona », iscritto ai fini del bilancio triennale 1988-1990; quanto a lire 20 miliardi per ciascuno degli anni 1990 e 1991, mediante corrispondente riduzione del capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per il 1989, utilizzando il medesimo accantonamento iscritto ai fini del bilancio triennale 1989-1991.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio nominale.

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio nominale sul disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

Disegno di legge: « Disposizioni per la realizzazione di infrastrutture nell'area portuale di Ancona e di Ravenna » (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3319):

Presenti e votanti	29
Maggioranza	15
Hanno votato sì	29
Hanno votato no.....	0

(La Commissione approva).

Hanno votato sì:

Angelini Giordano, Baghino, Barbalace, Bonsignore, Cardinale, Cerofolini, Chella, Ciafardini, Ciocci Lorenzo, Curzi, Donati, Fagni, Faraguti, Grippo, Lamorte, Lucchesi, Maccheroni, Mangiapane, Mattulli, Mensurati, Menziotti, Petrocelli, Poti, Reina, Ridi, Ronzani, Sanguineti, Testa e Torchio.

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

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

L'onorevole Reina ha facoltà di svolgere la relazione.

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. Signor presidente, signor ministro, onorevoli colleghi, giunge all'esame della Commissione il disegno di legge n. 3119 recante modifiche alle leggi 11 febbraio 1971, n. 50, 6 marzo 1976, n. 51, e 26 aprile 1986, n. 193, nonché una nuova disciplina sulla nautica da diporto.

Il Senato ha approvato il provvedimento in esame introducendo alcune modifiche al testo originario.

Il disegno di legge mira a snellire alcune procedure amministrative, a semplificare determinati passaggi burocratici, a ridurre gli oneri fiscali e (assicurando una maggiore agibilità della nautica da diporto per gli utenti stranieri) ad incentivare il turismo nautico.

Per quanto riguarda lo snellimento delle procedure, appaiono significativi l'articolo 1 del disegno di legge (che rende facoltativa la dichiarazione di costruzione anche per le unità da diporto di stazza lorda non superiore alle cinque tonnellate e per quelle realizzate in serie), l'articolo 3 (che semplifica la tenuta dei registri delle imbarcazioni), nonché gli articoli 4 e 5 (che agevolano i cittadini stranieri). L'articolo 4, infatti, prevede che gli utenti stranieri, se non abbiano domicilio in Italia, debbono eleggerlo presso l'autorità consolare dello Stato al quale appartengono, avvalendosi della le-

gislazione esistente nel paese di appartenenza. L'articolo 5, poi, prevede che il cittadino straniero, acquirente di un'imbarcazione o nave da diporto in Italia, possa chiedere il rilascio di un'autorizzazione provvisoria alla navigazione. Inoltre, per tutta la durata della validità dell'autorizzazione, l'unità da diporto è considerata in temporanea importazione.

L'articolo 5 del testo approvato dal Senato stabilisce entro otto anni dall'iscrizione, anziché dieci (come era previsto originariamente dal Governo), l'obbligo della prima visita periodica per le imbarcazioni e le navi abilitate alla navigazione oltre le sei miglia; il termine rimane invece di dieci anni per le imbarcazioni non abilitate ad allontanarsi oltre tale misura dalla costa. Tale previsione snellisce indubbiamente le procedure, salvaguardando, tra l'altro, le esigenze di sicurezza perché, per entrambi i tipi di unità, le successive visite periodiche sono effettuate ogni cinque anni.

L'articolo 10 prevede che i motoscafi ad uso privato (di cui al regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813, convertito dalla legge 20 dicembre 1932, n. 1884), ai fini dell'abilitazione al comando e della relativa tassa sulle concessioni governative, siano equiparati alle unità da diporto.

Gli aspetti che ho evidenziato, ripeto, vanno in direzione dello snellimento burocratico delle procedure esistenti, che rendevano difficoltosa l'attività dell'imprenditoria nautica sia per gli utenti sia per le imprese.

Per quanto riguarda l'alleggerimento fiscale, in base al testo del disegno di legge, per l'acquisto delle imbarcazioni da diporto, indipendentemente dalle dimensioni, l'IVA passerebbe dal 38 al 19 per cento, mentre per l'acquisto di natanti scenderebbe dal 18 al 9 per cento. Tale importante innovazione assume un notevole rilievo economico non soltanto per il comparto, ma anche per le attività indotte ad esso collegate.

Il disegno di legge, inoltre, prevede che la tassa di proprietà sia sostituita con una tassa di stazionamento, da corri-

spondere annualmente per le imbarcazioni e navi da diporto (risulterebbero, quindi, aboliti gli abbonamenti bimestrali e quadrimestrali), mentre verrebbe mantenuta solo per il periodo d'uso, per i natanti, con un minimo di quattro mesi. La tassa è stabilita in base alla lunghezza fuoritutto dell'unità da diporto, a prescindere dalla potenza installata, ed è pari a lire 150, 250 e 350 per ogni centimetro di lunghezza rispettivamente per i natanti, le imbarcazioni e le navi da diporto.

Si determina, perciò, una maggioranza dell'introito fiscale che, pur risultando più oneroso per gli utenti, è senz'altro compensato dalla riduzione delle aliquote dell'IVA. Per le unità a vela con motore ausiliario la tassa di stazionamento è ridotta della metà. Inoltre, è previsto che la mancata corresponsione di tale tassa comporti una sovrattassa pari al triplo del dovuto, oltre al pagamento del tributo evaso.

Il disegno di legge sancisce infine una normativa sul noleggio delle imbarcazioni, introdotta per la prima volta nel corpus delle leggi in materia di nautica da diporto. L'articolo 15, che detta tali norme, prevede altresì l'istituzione di registri in cui siano iscritte le unità da diporto da locare o noleggiare e la creazione di ruoli speciali per le ditte operanti nel settore. L'attività di locazione e noleggio dovrà essere regolata con decreto del ministro della marina mercantile, di concerto con quello dei trasporti.

Signor ministro, poiché, ripeto, per la prima volta si prevede una normativa in materia di noleggio e locazione di imbarcazioni, sento la necessità di rivolgerle una raccomandazione: è necessario evitare l'insorgere di quei « lacci e laccioli » di natura burocratica che contrasterebbero con lo spirito della legge e con l'obiettivo di agevolare la nautica da diporto che, soprattutto nel periodo estivo, si affida proprio al noleggio per brevi periodi.

Riferendomi al terzo criterio ispiratore del disegno di legge, desidero esporre qualche breve osservazione sulle norme dell'articolo 18, contenente un pro-

gramma per la costruzione e l'attrezzamento di punti di ormeggio ed impianti di insilamento sulle aree del demanio marittimo, e la previsione di uno stanziamento complessivo di 20 miliardi. Poiché il nostro paese è quasi interamente circondato dal mare ed il turismo nautico costituisce una componente assai rilevante del turismo nazionale, intendo accennare brevemente all'insufficienza di quanto previsto, perché mi risulta che il ministro Prandini, al Senato, si sia impegnato a stanziare somme superiori per gli esercizi successivi. Il comma 3 dell'articolo 18 nel testo approvato dal Senato, a mio avviso, esclude le regioni a statuto speciale dai finanziamenti statali, esso recita, infatti, che « Il ministro della marina mercantile affida in concessione demaniale marittima la realizzazione e la gestione delle opere previste nel programma di cui ai commi 1 e 2 ».

Se l'esecuzione delle opere è soggetta alla concessione del terreno demaniale da parte del ministro, le regioni a statuto speciale rimarrebbero escluse dalla norma in oggetto, poiché hanno competenza esclusiva in materia di demanio marittimo; quindi, il ministro non avrebbe facoltà di concedere in uso alcun terreno demaniale situato, per esempio, in Sardegna dove si registra un consistente turismo nautico.

L'articolo 16 poi stabilisce che l'autorità marittima, nell'ambito della propria competenza, esercita funzioni di polizia della nautica da diporto: ritengo che tale formulazione possa generare confusione. Infatti, nell'ordinamento giuridico non esiste alcun riferimento alla polizia della nautica da diporto, mentre tali funzioni di controllo vengono svolte da vari corpi tra i quali la Guardia di finanza. La legge n. 389 del 1959 sancisce espressamente il compito istituzionale per la Guardia di finanza di assistenza e di segnalazione in concorso con la polizia marittima, per cui ove si ritenesse di interpretare tale norma con riferimento ad attività di polizia amministrativa, sarebbe

opportuno riformulare l'articolo, tenendo anche presente il necessario raccordo con le norme del codice di navigazione.

Ho sollevato tale problema, concernente un aspetto molto delicato, perché mi sembra necessario evitare equivoci ed errate interpretazioni, soprattutto con riferimento alla prevenzione e repressione di attività illecite: è noto, infatti, che le imbarcazioni da diporto, per le caratteristiche di particolare agevolezza, si prestano ad essere utilizzate per finalità criminali. D'altra parte la legge n. 66 del marzo 1988 — concernente l'adeguamento dei mezzi a disposizione della Guardia di finanza — ha assegnato al corpo ulteriori compiti di sorveglianza sul traffico marittimo.

Alla luce di tali considerazioni, ritengo opportuno modificare l'articolo 16, ma non vedo la necessità di introdurre una nuova normativa, signor ministro, poiché sono già definite le competenze dell'autorità marittima, salvo che non si intenda istituire una sorta di polizia « portiera » con funzioni di controllo sulla nautica da diporto; in tal caso la norma deve essere formulata più chiaramente.

Nell'esprimere apprezzamento per l'iniziativa del Governo volta ad una migliore disciplina della nautica da diporto, riconosco che notevoli sono le sollecitazioni pervenute affinché la Commissione approvi con urgenza il provvedimento nel testo licenziato dal Senato, senza introdurre modifiche. Tuttavia, pur essendo un sostenitore del potenziamento della nautica da diporto, invito i colleghi ad affrontare la questione da me sollevata in ordine all'articolo 16.

Non reputo valida l'osservazione secondo la quale gli utenti sono esposti a fastidiose situazioni per il fatto di essere fermati quattro o cinque volte di seguito; tale è anche la condizione degli automobilisti che possono subire ripetuti controlli da parte di corpi diversi o varie pattuglie. Ripeto, si tratta di una norma che va meditata, sulla quale attendiamo di conoscere l'opinione del ministro.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. In relazione all'articolo 16, sul quale il relatore ha posto accenti problematici, desidero ricordare che un anno fa le Commissioni difesa ed affari costituzionali, opportunamente, riconobbero ai dipendenti delle capitanerie di porto l'indennità di polizia per le funzioni esercitate: ciò sottolinea la tendenza ad incentrare nel Ministero della marina mercantile — futuro ministero del mare — i compiti relativi al controllo ed al coordinamento delle attività che si svolgono in mare.

Quello della presenza in mare credo sia uno dei comparti in cui più evidente è l'esigenza di un coordinamento tra le diverse autorità e maggiore la possibilità di pervenire, mediante la semplificazione delle strutture e la riconduzione ad unità delle competenze, a risparmi di spesa riducendo lo spreco di uomini e di mezzi che attualmente si perpetua; D'altra parte, non comprendo il motivo in base al quale diverse funzioni non possano essere esercitate utilizzando equipaggi misti.

È indubbio che la tendenza consiste, ripeto, nell'incentrare nel futuro ministero del mare il coordinamento di queste attività. Mi rendo conto dell'« ascolto » che determinati corpi dello Stato riscuotono rispetto ad altri e della delicatezza rivestita da un simile tentativo, tuttavia sono convinto della necessità di procedere lungo questa direttrice, in quanto, specie in un determinato periodo dell'anno, le funzioni di polizia finalizzate al controllo diventano alquanto pesanti senza un'azione di coordinamento.

PRESIDENTE. Attualmente, infatti, tali funzioni vengono svolte da più forze: carabinieri, Guardia di finanza e capitanerie di porto.

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. Ciò avviene anche in comparti diversi dalla nautica da diporto, appunto perché in Italia esistono diverse autorità di polizia.

PRESIDENTE. Ritengo la norma insufficiente.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. La verità è che la norma attribuisce all'autorità marittima — unica competente nel settore della nautica da diporto — l'esercizio delle funzioni di polizia in quanto la Guardia di finanza, per citare un esempio, non ha specifiche attribuzioni in materia.

Pertanto, ritengo l'articolo 16 sufficientemente chiaro ed esplicito. Tuttavia, se sorgessero dubbi interpretativi o timori, secondo me non particolarmente fondati, per la possibilità che l'esercizio di tale funzione impedisca ad altri soggetti l'espletamento di attribuzioni specifiche, questi potrebbero essere fugati attraverso un apposito ordine del giorno.

Quanto all'emanazione di un decreto disciplinante l'attività di locazione e noleggio delle unità da diporto, nel ricordare che la legge è pervasa dalla volontà di semplificare le procedure, desidero assicurare che la raccomandazione del relatore verrà recepita in un decreto che potrà essere adottato una volta approvato il provvedimento.

Per quanto concerne le concessioni marittime, sono fatte salve le competenze delle regioni a statuto speciale.

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. Non parlo delle competenze delle regioni a statuto speciale, intendo segnalare il rischio che, di fatto, queste vengano escluse da ipotesi di finanziamento.

Non credo che il ministro, all'atto dell'individuazione dei siti in cui realizzare le opere, possa prevedere le regioni a statuto speciale.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Rilasciamo concessioni per la costruzione di porti turistici...

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. Ma non potete rilasciarle alle regioni a statuto speciale, poiché queste possiedono in materia competenza legislativa primaria!

PRESIDENTE. Secondo quanto disposto, se ad affidare la concessione è il ministro, si può accedere ai finanziamenti: quando non è il ministro, il finanziamento viene erogato ugualmente oppure no?

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Nella norma si ipotizza un finanziamento per chi intraprende un'iniziativa economica nel settore; si tratta di un incentivo.

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. La disposizione stabilisce che il ministro della marina mercantile affida in concessione demaniale marittima la realizzazione e la gestione delle opere previste nel programma formulato.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Se la competenza ad affidare la concessione è attribuita alle regioni a statuto speciale, il soggetto affidante è la regione.

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. E non potendosi prevedere la concessione da affidare alle regioni a statuto speciale, inevitabilmente queste ultime vengono escluse dal beneficio del contributo!

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Comunque la regione può sempre autofinanziarsi. La disposizione è finalizzata ad iniziative non statali, di altri operatori economici.

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. Di conseguenza, restano esclusi i soggetti economici delle regioni a statuto speciale, ai quali non può essere affidata la concessione perché la competenza non è dello Stato.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Ci sarà un concerto...

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. La legge non lo prevede.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. La legge non può indicare tutte le fattispecie possibili. Se volessimo precisare tutta la casistica immaginabile, non basterebbero 19 articoli, quanti sono quelli formanti il provvedimento in oggetto.

Ad ogni modo nel corso dell'esame del disegno di legge relativo alla portualità turistica, presentato al Senato, si potrà affrontare specificatamente tale aspetto.

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. Questa è una risposta adeguata a ritenere che lo Stato è uno!

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Desidero ricordare che il disegno di legge n. 3119, approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato il 4 agosto, è vivamente atteso, come ha potuto verificare anche il presidente presente al Salone della nautica.

Ritengo che, se pur non perfetto, il provvedimento debba essere approvato giacché prevalente è l'esigenza di una sua entrata in vigore dal 1° gennaio 1989. Tuttavia, qualora sorgesse la necessità di approfondire talune interpretazioni, si potrebbe presentare un apposito ordine del giorno, eventualmente nel corso dell'esame del disegno di legge sulla portualità turistica che affronteremo nei primi mesi dell'anno venturo.

PRESIDENTE. L'articolo 16 rappresenta indubbiamente un passo avanti, tuttavia il problema rimane estremamente complesso.

Da quanto abbiamo avuto modo di accertare, vi è un certo disagio tra gli utenti per la possibilità di incorrere, nel corso della stessa giornata, in diversi controlli da parte delle varie forze di polizia operanti in mare.

Difficilmente potremo risolvere il problema in questa sede; probabilmente si dovrà giungere alla creazione di unità che abbiano a bordo equipaggi misti, con elementi delle varie forze di polizia. Bisogna d'altra parte rilevare che i controlli dell'autorità di polizia marittima non si

effettuano solamente per ragioni di sicurezza (al fine di riscontrare la presenza a bordo, per esempio, del salvagente o del lanciarazzi). La Guardia di finanza, infatti, può effettuare controlli a bordo adducendo motivi di repressione del contrabbando.

Le perplessità del relatore potrebbero essere superate con l'accettazione da parte del Governo di un ordine del giorno che sottolineasse l'esigenza di una disposizione istitutiva — entro due, tre o sei miglia dalla costa — di un sistema di controlli misti che preveda, a bordo delle imbarcazioni della polizia marittima, la presenza di membri appartenenti a diverse forze di polizia, in modo da evitare la ripetizione degli accertamenti nell'ambito di una stessa giornata.

Vi è un altro problema sollevato dagli operatori del settore che non trova soluzione nel disegno di legge. Mi riferisco al regime fiscale delle imbarcazioni usate, per le quali vi è l'esigenza di evitare un trattamento peggiore rispetto a quello introdotto dal provvedimento in esame per le imbarcazioni nuove.

Si tratta di un problema assai rilevante e fortemente avvertito dagli operatori di un settore che, non dimentichiamolo, ha un indotto notevolissimo. Anche a tal proposito un ordine del giorno potrebbe fornire i chiarimenti necessari.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. L'utenza della nautica da diporto ripropone in continuazione la questione dell'aggiornamento del reddito-metro. Si tratta, però, di un problema di esclusiva competenza del Ministero delle finanze, anche se bisogna dare atto, in particolare al sottosegretario De Luca, di avere manifestato una certa disponibilità a recepire queste sollecitazioni che, d'altra parte, ben si conciliano con lo spirito del disegno di legge. Esso, infatti, cerca di rendere accessibile a tutti la nautica da diporto, senza penalizzare chi sceglie di dirottare i propri risparmi in tale direzione, piuttosto che, per esempio, nell'acquisto di una seconda casa.

PINO LUCCHESI. Sul problema delle aliquote IVA si è fatto indubbiamente un passo avanti!

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Questo disegno di legge — che non comporta una spesa, se non per la realizzazione delle necessarie strutture — mira ad eliminare, oltre a taluni « lacci e laccioli » che vincolano il settore, anche una certa « criminalizzazione » fiscale.

L'abbassamento delle aliquote IVA non rappresenta un vantaggio particolare, costituisce semmai un loro livellamento a quelle degli altri paesi europei. Indubbiamente, questa misura fornirà un forte incentivo per l'industria cantieristica minore che, infatti, l'aspettava da tempo.

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. Pur apprezzando i chiarimenti del ministro sull'articolo 16, mi riservo di intervenire in sede di replica poiché ritengo molto importante la questione da me sollevata.

MAURO SANGUINETI. Tenendo conto che l'iter del provvedimento non potrà comunque concludersi nella seduta odierna — non essendo ancora pervenuto il parere della I Commissione ed anche alla luce delle osservazioni del relatore sull'articolo 16 — ritengo opportuno assumere un'iniziativa nei confronti del Ministero delle finanze al fine di ricevere idonee assicurazioni sul punto richiamato dal presidente, altrimenti rischieremo di affrontare la materia in termini parziali.

Pur ribadendo l'impegno del gruppo socialista per la sollecita approvazione del provvedimento in esame, propongo di rinviare il seguito della discussione alla seduta di martedì 20 del mese corrente, procedendo in quella sede ad un incontro con un rappresentante del Ministero delle finanze per chiarire la questione del regime fiscale delle imbarcazioni usate.

PRESIDENTE. Colleghi, abbiamo già dibattuto sui tempi di discussione del progetto di legge al nostro esame. Ricordo

che lunedì e martedì la Commissione non potrà riunirsi a causa dei concomitanti lavori dell'Assemblea, a meno che non lo faccia nelle ore notturne, cosa che mi pare impossibile. Potremmo convocare una seduta per mercoledì mattina, con inizio alle 9, ma per quell'ora dovremmo aver già trovato un accordo e ricevuto il parere della I Commissione. Tra l'altro, però, è probabile che questa sera tutti i colleghi torneranno nei propri collegi. Ricordo, inoltre, che giovedì 22 la Camera chiuderà verso le ore 13, pertanto avremo a disposizione soltanto le giornate di mercoledì, in concomitanza con la seduta dell'Assemblea, e di giovedì mattina. Inoltre, dovrebbe intervenire un rappresentante del Ministero delle finanze.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Sono senz'altro d'accordo per un diretto intervento di un rappresentante del Ministero delle finanze, che valga a chiarire la questione segnalata.

PINO LUCCHESI. Signor presidente, poiché martedì prossimo l'Assemblea discuterà del bilancio interno della Camera, credo che potremmo chiedere l'autorizzazione a tenere seduta nel pomeriggio.

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

SILVANO RIDI. Signor presidente, ho presente l'impegno assunto di approvare il disegno di legge al nostro esame entro la data del 31 dicembre. Prendo inoltre atto che sono state sollevate alcune questioni che non interessano in modo particolare il gruppo comunista, il quale pertanto non è contrario al contenuto dell'articolo 16. È importante giungere a disciplinare finalmente il controllo della nautica da diporto, e soprattutto di quello esercitato sui piccoli natanti, oggetto dell'intervento dei carabinieri e della polizia di Stato. Queste imbarcazioni sono maggiormente prese di mira, anche perché i controlli sui natanti abilitati a superare la soglia delle sei miglia

sono effettuati, in genere, dalla Guardia di finanza. Pertanto, il nostro gruppo è favorevole alla riduzione dell'eccessiva fiscalità esistente (riduzione che non ci preoccupa affatto, a differenza di quanto ha sostenuto il relatore Reina).

Anche le osservazioni sollevate circa il regime fiscale concernente le imbarcazioni usate non rivestono, per noi, particolare importanza: dico con franchezza che se le questioni fossero soltanto queste, il gruppo comunista propenderebbe per un'approvazione immediata, nel corso dell'odierna seduta, del disegno di legge.

Tuttavia, poiché sono state affrontate anche altre tematiche, sollevo un'obiezione relativa all'articolo 18, che sarebbe stata oggetto di un nostro ordine del giorno. Il gruppo comunista non è affatto contrario allo spirito del disegno di legge, mirante a favorire la nautica da diporto, perché meno « lacci e laccioli » si creano, più facilmente le diverse attività si sviluppano; anzi, pensiamo che la nautica da diporto debba avvalersi degli strumenti e delle attrezzature indispensabili per la sua diffusione, cioè i porti, gli attracchi (un aspetto questo che sarà affrontato al Senato quando si discuterà del provvedimento sulla portualità turistica), ma anche i ricoveri invernali. Mi pare che l'articolo 18 affronti, in qualche modo, tali problematiche, in quanto si riferisce ai punti di ormeggio ed agli impianti di insilamento sulle aree del demanio marittimo. È chiaro che, in questo campo, è competente il ministro della marina mercantile, perché a lui è affidata la gestione del demanio marittimo, però, nella gestione del territorio e del mare, esiste una competenza delle regioni che non può essere trascurata. Allora, che il ministro eserciti i suoi poteri sul demanio va benissimo, ma questi non possono esercitarsi ...

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Esistono i piani regolatori. Non si può dare una concessione che non sia prevista e quindi approvata dalla regione. È una *conditio sine qua non* !

GIORDANO ANGELINI. Si sono verificati casi molto controversi circa la competenza sui terreni demaniali...

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Ma senza concessione edilizia, non si può costruire.

GIORDANO ANGELINI. Si sono verificati anche casi di costruttori abusivi, che hanno vinto le cause, una volta citati in giudizio.

SILVANO RIDI. Il problema è appunto quello di intenderci, signor ministro, ed è questo il motivo per il quale mi sono soffermato sulla tematica inerente al rapporto con le regioni.

GIORDANO ANGELINI. So che alcune regioni hanno già elaborato una serie di programmi di intervento nel settore della nautica da diporto, incontrando difficoltà, perché si toccano questioni delicate come l'assetto urbanistico, la difesa ambientale e gli interessi campanilistici. Alcuni di questi progetti costituiscono un ausilio per il Ministero, quindi — in aggiunta a quanto affermato dal nostro capogruppo — desidero chiedere in quale modo intendiamo rapportarci a queste realtà, anche se bisogna, comunque, procedere con cautela tenendo conto anche delle esigenze locali.

Prendo atto con piacere delle dichiarazioni del ministro a proposito della questione ambientale; ripeto, però, che si tratta di un tema assai delicato.

PIETRO PAOLO MENZIETTI. Ritengo che l'articolo 18 costituisca una pesante intrusione in una materia che è prevalentemente di competenza regionale; vi è, infatti, una stretta relazione tra gli ormeggi e la politica turistica delle regioni. Si avverte l'esigenza di un'armonizzazione, ma non mi sembra coerente una politica per lo sviluppo del turismo con un intervento centralistico del ministro, il quale può decidere senza consultare le regioni e i comuni. Sicuramente esiste un pro-

blema di coordinamento e la necessità di un piano organico che unifichi la questione degli assetti e dei programmi territoriali, della localizzazione degli ormeggi e degli impianti di insilamento, dei piani urbanistici e paesaggistici e di tutta una serie di strumenti di programmazione per lo sviluppo del turismo nautico. Il Governo deve inserire tutti questi aspetti in un quadro generale, definendo un programma complessivo anche in collaborazione con i comuni, con le nuove aziende di promozione turistica e soprattutto con le regioni. Da quanto ho affermato, l'articolo 18 è accoglibile per il suo contenuto di efficienza ed operatività, ma rischia di determinare paralisi e conflittualità poiché la norma stessa può impelagarsi in una serie di « lacci e laccioli ».

Ricordo al ministro ed ai colleghi che analoghe procedure di esecuzione dei lavori pubblici risultano diverse nelle varie regioni: anche a tale proposito mi chiedo se sia opportuno un pesante intervento centralistico per introdurre nuove norme di esecuzione delle opere. Infatti, di una nuova normativa si tratta, giacché si parla di concessioni rilasciate dal ministro della marina mercantile. È agevole che tutto questo processo escluda totalmente le regioni e gli enti locali? Va detto che in materia di concessioni per opere pubbliche, l'esperienza della nostra Commissione non è esaltante; tale giudizio viene espresso non solo dai gruppi di opposizione, ma anche dalle forze di maggioranza.

Il comma 5 dell'articolo 18 prevede anche un contributo del 5 per cento semestrale in riferimento ai mutui che verranno contratti dai concessionari con i consorzi delle opere pubbliche.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Giova svolgere una funzione di stimolo, onorevole Menzietti; al momento, non ci è pervenuta nemmeno una domanda.

GIORDANO ANGELINI. Un posto-barca può, successivamente, essere venduto?

PRESIDENTE. No, ma può formare oggetto di locazione.

PIETRO PAOLO MENZIETTI. Al ministro viene concessa una discrezionalità che può aprire il varco ad indebite pressioni dipendenti non dal ministro — non è una critica che può essergli mossa — ma dal modo in cui funziona la burocrazia. Ritengo sia più razionale concedere contributi uguali per tutti, evitando di attribuire la percentuale del 5 per cento ad un concessionario, dell'1 per cento ad un altro o ancora nessun contributo ad un terzo. Dobbiamo impedire che si crei incertezza normativa in quanto ciò potrebbe determinare problemi e difficoltà.

ANNA DONATI. Prendo la parola per proporre, data l'ora, un rinvio della discussione.

PRESIDENTE. Se vogliamo votare il provvedimento prima dell'interruzione per le festività natalizie, dobbiamo continuare i nostri lavori.

ANNA DONATI. Signor presidente, il gruppo verde non condivide la sua proposta: non possiamo esaminare un disegno di legge che non condividiamo — e che, quindi, vogliamo discutere ampiamente in questa Commissione — nel poco tempo che precede la ripresa pomeridiana dei lavori dell'Assemblea. Riteniamo che il provvedimento non tuteli l'ambiente; così come reputiamo necessario, per esempio, differenziare le imbarcazioni a vela dagli altri mezzi da diporto. Tant'è che preannunciamo la presentazione di emendamenti. Insistiamo, pertanto, per un rinvio del seguito della discussione.

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. Signor presidente, poiché la Commissione non può concludere oggi l'iter legislativo, ritengo debba essere consentito uno svolgimento non eccessivamente soffocato della discussione sulle linee generali — così come ri-

chiesto dalla collega Donati — fermo restando l'impegno per una definitiva approvazione entro la fine dell'anno.

CESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, premetto di credere molto nella nautica da diporto, tant'è che fin dal 1973 mi sono adoperato affinché i Saloni della nautica di Napoli e Genova non si facessero concorrenza: purtroppo, però, Napoli ha perso...

A parte questa considerazione personale, ritengo che il provvedimento necessiti di taluni chiarimenti e precisazioni. Se, data la necessità della sua entrata in vigore dal 1° gennaio dell'anno venturo, si ritenesse impossibile l'introduzione di emendamenti, si dovrebbe quanto meno individuare l'esatta interpretazione di alcune disposizioni, con il concorso del Governo e della Commissione.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. In tal modo, riceverei un orientamento.

CESCO GIULIO BAGHINO. E noi saremmo garantiti, in quanto il ministro è tenuto a rispettare l'interpretazione fornita!

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Posso assicurare l'onorevole Baghino che ho recepito la sua sollecitazione.

PRESIDENTE. Propongo che il seguito della discussione sulle linee generali sia rinviato alla seduta di martedì 20 dicembre 1988, alle ore 16.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

(Così rimane stabilito).

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Ho il piacere di rife-

rire che mi è giunta notizia che il comandante Caminale verrà rilasciato oggi pomeriggio: si conclude, finalmente, una vicenda che ci ha visti assiduamente impegnati!

PINO LUCCHESI. Signor presidente, colgo l'occasione per esprimere la soddisfazione del gruppo democratico cristiano per il felice esito della vicenda, porgendo nel contempo il nostro ringraziamento al ministro della marina mercantile per la complessa opera svolta.

PRESIDENTE. A nome dell'intera Commissione, mi associo ai sentimenti di gratitudine espressi nei confronti del ministro Prandini. (*Segni di generale consenso*).

La seduta termina alle 14,45.

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. GIANLUIGI MAROZZA

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO