SENATO DELLA REPUBBLICA

VI LEGISLATURA

8ª COMMISSIONE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

103° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 26 FEBBRAIO 1976

Presidenza del Presidente SAMMARTINO

INDICE

DISEGNI DI LEGGE

IN SEDE DELIBERANTE

Rinvio della discussione:

« Disciplina degli scarichi nelle acque marittime » **(2111-B)** (*D'iniziativa dei senatori Santalco ed altri*) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*):

PRESIDENTE . . . . . *Pag.* 1560
GIOIA, *ministro della marina mercantile* 1560
SEMA 1560

Discussione e approvazione:

« Interventi straordinari per l'edilizia a favore del personale civile e militare della Pubblica sicurezza, dell'Arma dei carabinieri, del Corpo della guardia di finanza, del Corpo degli agenti di custodia e del Corpo forestale dello Stato » **(2247-B)** (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*):

PRESIDENTE 1576, 1577
GROSSI 1577
MADERCHI . . . . . *Pag.* 1577
SALERNO 1577
SANTALCO, *relatore alla Commissione* . . . 1576
SCARDACCIONE, *sottosegretario di Stato per l'interno* 1577

Discussione e approvazione:

« Modificazioni ed integrazioni alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, recante norme sulla navigazione da diporto » **(2392)** (*Approvato dalla Camera dei deputati*):

PRESIDENTE . . . . 1560, 1562, 1566 e *passim*
ARNONE 1565
GIOIA, *ministro della marina mercantile* 1566, 1567, 1568
SEMA 1563, 1565, 1567
SANTALCO 1575
ZACCARI, *relatore alla Commissione* 1560, 1566

La seduta ha inizio alle ore 9,45.

GROSSI, *segretario, legge il processo verbale della seduta precedente, che è approvato.*

IN SEDE DELIBERANTE

Rinvio della discussione del disegno di legge.

« Disciplina degli scarichi nelle acque marittime » (2111-B), di iniziativa dei senatori Santalco ed altri (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Disciplina degli scarichi nelle acque marittime », d'iniziativa dei senatori Santalco, Coppola, Attaguile, Salerno e Tanga, già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Ha chiesto di parlare il Ministro della marina mercantile, onorevole Gioia. Ne ha facoltà.

G I O I A , *ministro della marina mercantile.* Signor Presidente, onorevoli senatori, come certo avrete constatato la Camera dei deputati ha sensibilmente modificato il testo del disegno di legge fissando al 31 dicembre 1976 il termine di validità delle autorizzazioni per gli scarichi. Tale nuova formulazione è stata da me accolta in base all'assicurazione che la Commissione lavori pubblici della Camera, al cui esame vi è una proposta di legge d'iniziativa parlamentare, presentata da diversi Gruppi politici, riguardante il problema dell'inquinamento delle acque interne e marittime nella sua globalità, avrebbe rapidamente concluso l'*iter* di tale provvedimento in modo da consentirne l'approvazione anche da parte del Senato entro il 1976.

Va tenuto presente che se ciò non si verificherà, il Ministro della marina mercantile *pro tempore* si troverà nell'impossibilità di prorogare qualsiasi autorizzazione, con conseguenze facilmente prevedibili. Stante tale situazione, propongo di rinviare la discussione del disegno di legge in titolo in attesa che il provvedimento organico all'esame della Camera concluda il suo *iter*. Se dovessero insorgere delle difficoltà, io pregherò il Presidente Sammartino di rimettere all'ordine del giorno il disegno di legge 2111-B, in modo che la 8ª Commissione del Senato possa decidere al riguardo.

S E M A . Mi pare una saggia proposta.

P R E S I D E N T E . Se non si fanno osservazioni, credo che la richiesta di rinvio della discussione avanzata dal ministro Gioia possa essere senz'altro accolta.

(*Così rimane stabilito*).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Modificazioni ed integrazioni alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, recante norme sulla navigazione da diporto » (2392) (*Approvato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modificazioni ed integrazioni alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, recante norme sulla navigazione da diporto », già approvato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Zaccari di riferire alla Commissione sul disegno di legge.

Z A C C A R I , *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, onorevoli senatori, il disegno di legge in discussione, già approvato dalla Camera dei deputati, prevede modificazioni ed integrazioni alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, recante norme sulla navigazione da diporto. Esso presenta tre aspetti positivi, sui quali sinteticamente, desidero richiamare l'attenzione della Commissione.

Le modificazioni e le integrazioni apportate alla legge vigente semplificano e razionalizzano alcune norme, alla luce dell'esperienza acquisita nei primi anni di applicazione. Brevemente accennerò a queste principali modifiche. L'articolo 1, oltre a fissare una precisa nomenclatura di tutte le costruzioni nautiche oggetto della legge, stabilisce norme semplificatrici per i collaudi e le omologazioni dei motori. Si dice, ad esempio, che l'omologazione e il collaudo vanno fatti sul prototipo; una volta che questo ha passato la fase

dell'omologazione e quella del collaudo, si può procedere, senza ulteriori indugi, alla costruzione in serie dei motori.

L'articolo 2 integra l'articolo 3 della legge n. 50, riconoscendo abilitati alla costruzione delle imbarcazioni i maestri d'ascia, la cui tradizione è famosa nel nostro paese, nonchè abilitati a firmare i progetti per la costruzione i soci ordinari delle associazioni progettisti della nautica da diporto.

Gli articoli 3 e 4 recano soltanto modifiche di carattere formale, facenti riferimento alla nuova denominazione del Ministero dei trasporti.

L'articolo 5 prevede due tipi di abilitazione per le due zone di navigazione; per la navigazione nelle acque interne e in quelle fino a sei miglia dalla costa e per la navigazione oltre questo limite; l'articolo semplifica altresì gli accertamenti per il rilascio delle licenze di navigazione. Con la legge precedente, infatti, era un pò difficile stabilire quale Ministero dovesse rilasciare l'autorizzazione. Oggi, invece, chiaramente si dice: « Le imbarcazioni munite di licenza rilasciata dagli uffici marittimi possono navigare senza che occorra altro documento, nelle acque interne e le imbarcazioni munite di licenza rilasciata dagli uffici della motorizzazione civile possono navigare, senza che occorra altro documento, nelle acque marittime ». Si tratta, dunque, di semplificazioni che favoriscono sia gli uffici che gli utenti.

L'articolo 6 fa riferimento alle procedure, semplificandole, per il rilascio delle licenze di navigazione, la loro validità, il rinnovo e la loro presenza a bordo delle imbarcazioni.

L'articolo 7 precisa i tipi di imbarcazione esclusi dall'obbligo dell'iscrizione e della licenza e fissa limiti per l'utilizzazione: jole, pattini sandolini, mosconi e simili non provvisti di motore, i natanti con vela di superficie non superiore, complessivamente, a quattro metri quadrati, le lance, le lancette, i canotti pneumatici, eccetera.

L'articolo 8 reca modificazioni puramente formali.

L'articolo 9 introduce norme di liberalizzazione in casi particolari: regate, manifestazioni sportive, eccetera.

Gli articoli 10 e 11 semplificano le norme relative alle abilitazioni, in modo che non possano sorgere equivoci per l'interpretazione.

L'articolo 12 tende a rendere più semplici le norme relative al collaudo dei motori.

L'articolo 13 integra e completa l'articolo 22 della legge precedente, mentre l'articolo 14 estende le facoltà di cui all'articolo 28 della legge 21 febbraio 1971, n. 50, anche agli ufficiali ed al personale in congedo degli stessi corpi e qualifiche, purchè in possesso dei requisiti fisici di cui all'articolo 25.

L'articolo 15 modifica il regime relativo all'imposta sul valore aggiunto, riducendo, per le medie imbarcazioni, l'aliquota dal 30 al 18 per cento. Precedentemente l'Iva, per le piccole imbarcazioni, ammontava al 12 per cento, mentre per tutte le altre arrivava al 30 per cento. Ciò serve anche a favorire la cantieristica oggi in crisi.

L'articolo 16 individua con esattezza le imbarcazioni che devono pagare le tasse di circolazione, cosa che nella legge vigente era piuttosto equivoco.

Per compensare lo Stato della diminuzione delle aliquote Iva e dell'esenzione di una parte delle imbarcazioni dalla tassa di circolazione, l'articolo 17 sottopone tutte le unità da diporto, nazionali ed estere, ad una tassa di stazionamento nei porti marittimi nazionali. È una norma molto interessante perchè contribuirà a far superare il fenomeno delle bandiere ombra.

L'articolo 18 stabilisce norme precise sulla validità delle abilitazioni concesse.

L'articolo 19 prevede la riduzione di alcuni tributi dovuti al registro navale.

L'articolo 20 precisa i limiti del privilegio attualmente riconosciuto dalla legislazione doganale ai natanti da diporto, italiani e stranieri, per quanto riguarda le provviste di bordo.

L'articolo 21 introduce delle modifiche di carattere formale, l'articolo 22 riguarda una modifica della tabella dei tributi dovuti, mentre l'articolo 23 stabilisce un limite di sei mesi per l'emanazione del regolamento relativo alle norme di sicurezza cui dovranno attenersi le imbarcazioni.

Il secondo aspetto positivo del disegno di legge è che questa nuova regolamentazione favorisce tutto il complesso di attività legate direttamente o indirettamente alla nautica da diporto, in primo luogo l'industria cantieristica la quale attualmente si trova in una situazione un po' confusa derivante dall'entrata in vigore della legge del '71 e dall'emanazione di circolari ministeriali e istruzioni applicative che hanno finito per complicare i vari problemi.

È necessario tenere presente che si tratta di un'industria parzialmente in crisi sia per quanto riguarda il mercato interno, sia in relazione alle esportazioni.

Il settore, che fino agli anni '60 era basato prevalentemente su aziende di tipo artigianale, con antiche tradizioni, limitate capacità produttive, scarso impiego di capitali e con manodopera caratterizzata soprattutto dalle elevate capacità dei maestri d'ascia, ha subito una rapida trasformazione negli ultimi 15 anni. Oggi i cantieri sono circa 262 con quasi 6.000 dipendenti, non calcolando i piccolissimi stabilimenti: circa 400 con oltre 2500 dipendenti. Se si aggiungono le attività collegate relative alla costruzione dei motori, degli accessori e simili, dobbiamo aggiungere altre 950 aziende con oltre 14.000 dipendenti. Se poi accanto alla produzione si pone il settore della distribuzione, ecco che dobbiamo aggiungere un altro importante complesso di 1500 aziende con 35.000 dipendenti. L'attività collegata alla nautica da diporto non è limitata alla produzione e distribuzione degli scafi, ma comprende l'imbarco i circoli nautici, gli approdi eccetera, per cui si può concludere che il personale occupato nel settore si aggira intorno alle 70-75.000 unità

Voglio citare alcuni dati sulla consistenza del parco nautico italiano. Al 31 dicembre 1974 le navi da diporto erano 105, le imbarcazioni da diporto 36.753; le imbarcazioni idonee all'istallazione di motore fuoribordo (gommoni e altri scafi) 27.988.

Per avere un'idea precisa della produzione di navi e imbarcazioni da diporto da parte dell'industria nautica italiana, dirò che nel 1973 tale produzione è stata di 52.956 unità. Nel '74 si è registrata una notevole flessione, e la produzione globale è stata di 42.991 unità. Di tale produzione, nel '73 furono esportate 8247 unità per un valore di oltre 20 miliardi, nel '74 ne sono state esportate 7602 unità per un fatturato di oltre 24 miliardi di lire.

Il terzo aspetto positivo della nuova regolamentazione del settore consiste nel fatto che essa favorisce lo sviluppo delle attività sportive. Se si pensa che esistono infatti attualmente in Italia 29 circoli velici, 87 circoli nautici 12 circoli di pesca d'altura; se si pensa all'attività promozionale svolta nel campo dello sport organizzato da parte della Federazione italiana della vela, si può dire che finalmente i giovani italiani hanno scoperto il mare; si può affermare che la nautica non è piu riservata ad un ristretto numero di appassionati, ma è diventata un fenomeno popolare. Lo dimostra il fatto che delle 42.000 imbarcazioni prodotte nel '74 dalla nostra industria nautica, 25.000 sono piccolo scafi fuoribordo, barche a vela, canotti pneumatici, mentre i grandi cabinati a motore rappresentano lo 0,8 per cento della produzione. Una produzione che per i due terzi è destinata all'esportazione in virtù della grande stima che i nostri cantieri navali godono all'estero.

Con ciò, signor Presidente e onorevoli colleghi, avrei terminato la mia breve esposizione. Vorrei pregare la Commissione di esprimere voto favorevole al disegno di legge anche se in esso sono presenti alcune imperfezioni formali, alcune lacune, ed anche se alcuni articoli possono suscitare perplessità.

Modificare il testo in esame vorrebbe dire rimandare alla Camera il disegno di legge, perdendo del tempo prezioso, mentre in questo momento di crisi aiutare i nostri cantieri attraverso una nuova normativa costituisce un vantaggio per l'economia nazionale. Vorrei comunque pregare l'onorevole Ministro di valutare l'opportunità di un provvedimento integrativo rispetto a quello in discussione, laddove, alla luce dei risultati della sua prima applicazione, emergesse l'esigenza di colmare lacune e correggere imperfezioni.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Zaccari per la sua esauriente relazione,

sulla quale dichiaro aperta la discussione generale.

S E M A . Signor Presidente, onorevole Ministro, noi non voteremo questa legge. Potrei risolvere con queste poche parole il mio intervento, ma credo che sia doveroso dire qualcosa per spiegare il nostro atteggiamento.

Concordiamo naturalmente con le informazioni e le valutazioni che l'onorevole relatore ha illustrato nella sua esposizione, ma ci domandiamo: si tratta di una legge in favore del turismo, di una legge per la sicurezza in mare, di una legge per la cultura, lo sport, l'ecologia? Probabilmente, se la guardassimo da ciascuna di questi punti di vista separatamente, dovremmo concludere che non si capisce perchè nasce questa normativa. Se nasce per regolamentare, per mettere ordine devo dire subito che si tratta di una legge farraginosa, che certamente non fa ordine; anzi, essa manterrà e aumenterà il disordine e gli abusi attuali: senza tralasciare il fatto che presenta il solito carattere discriminatorio.

Non vi è dubbio che il fenomento della nautica da diporto è divenuto o sta per divenire un fenomeno di massa. La tristezza delle città, dei luoghi di lavoro, la mancanza di un'ora di libertà e di sole spingono centinaia di migliaia di famiglie alla ricerca di un boccone d'aria anche sul mare.

Circa le persone impegnate nel settore, i dati forniti dall'Assonautica parlano di 60-80.000 lavoratori: in una situazione di crisi come l'attuale non saremmo certo noi comunisti ad essere insensibili ai problemi di un settore così importante, basato sulla costruzione in serie di una massa di scafi in plastica e di imbarcazioni di grande qualità, del valore di centinaia di milioni o di qualche miliardo, che non sono più nè sport, nè amore per il mare, nè rifugio all'aria aperta, ma soltanto rifugio di capitali di origine dubbia.

Noi siamo d'accordo sull'opportunità di permettere un ulteriore sviluppo di questo settore, sia per quanto riguarda la produzione che la fruizione dei mezzi da diporto sul mare, però un certo ordine, una certa disciplina devono esistere necessariamente.

A nessuno può sfuggire lo scempio che in molte parti delle nostre coste, e spesso nei punti più suggestivi, è stato fatto ad uso privato, con la creazione di porti, porticcioli o con l'intasamento di porticcioli di pescatori, con l'immissione di una massa enorme di mezzi da diporto. Intasamenti che determinano una minore possibilità di afflusso ai porti, agli scali, alle darsene da parte dei pescatori, i quali non sono su posizioni di ostilità nei confronti di tale sviluppo, ma non vogliono che lo sviluppo del turismo, che porta con sè lo sviluppo della pesca subacquea e di altri tipi di pesca con mezzi leciti e mezzi illeciti, avvenga a discapito della loro categoria già tanto infelice e disgraziata.

Se operiamo per sviluppare il turismo lo facciamo per mettere in moto attività generali del paese, per ottenere la valuta di cui abbiamo bisogno, per dare posti di lavoro. Però non possiamo fare questo a detrimento di altre attività a meno che non ci siano misure adeguate, che non sono previste dal provvedimento al nostro esame. Infatti, accanto a molti aspetti di apparente rigore, ve ne sono altri di enorme permissività.

Signor Ministro, lei si rende conto meglio di me che con il disegno di legge che andiamo a votare una qualunque persona, che non ha mai visto il mare, con un pezzettino di carta si mette a navigare per il mondo. Allo stesso tempo, il più povero dei pescatori, che opera nella vicinanza della costa con una barca di 6 metri e con un motore 7 volte più piccolo dei più piccoli motori previsti da questo provvedimento, ha bisogno di 11 documenti! E devo ricordare che la grande maggioranza della pesca italiana è fatta di pescatori proprietari di piccole barche, per i quali sono necessari 11 documenti. Inoltre, essi dovrebbero avere una segretaria — come molti senatori e deputati per il disbrigo della corrispondenza — soltanto per la tenuta dei libri di bordo.

Un altro aspetto negativo della situazione riguarda le norme di sicurezza. Attualmente non esistono strumenti legislativi rispon-

denti alle esigenze di sicurezza della navigazione nè entro il miglio, nè entro i 500 metri, nè entro le sei miglia nè oltre le sei miglia. La navigazione dei pescatori non è sicura: ogni anno si perdono decine di vite umane e di barche. Nè è sicura la navigazione delle grandi e delle grandissime imbarcazioni, nè quella delle navi da 30-40 mila tollennate. Tutti ricordiamo i disastri accaduti nei punti neri, per esempio a sud della Sardegna, dove sono andate perdute barche attrezzate per qualunque tipo di navigazione; abbiamo avuto addirittura un naufragio sotto gli occhi di centomila genovesi: ci sono stati marinai indiani morti affogati nella nafta a 500 metri dalla diga foranea senza poter far nulla per salvarli. Allo stesso tempo mettiamo in mare con questo provvedimento 30-40 mila natanti con bambini che possono avere pochi anni. So bene che un sandolino o altre imbarcazioni di questo tipo non hanno bisogno di carte e di documenti ma, al di là di questi casi, c'è il disordine che rimarrà tale anche dopo l'approvazione del disegno di legge che stiamo discutendo. Senza parlare, poi, degli abusi che deriveranno dalla sua approvazione.

Il relatore, nel corso della sua esposizione, ha detto che costruiamo per esportare. Si è dimenticato di accennare al fatto che costruiamo anche per iscrivere sotto bandiere ombra specialmente le navi da diporto dei più illustri dei nostri ladri nazionali, dei più famosi fra i corrotti e i corruttori di cui ogni giorno sono piene le cronache. Abbiamo visto tutti che fine fanno i porticcioli, che fine fanno le navi da diporto. È sotto i nostri occhi il « caso Crociani », che è stato presidente della FINMARE prima di ricoprire la stessa carica nella FINMECCANICA. Nelle sue mani era la marina mercantile italiana e, se non ha avuto altro, ha ottenuto però i regali sul demanio dalle Capitanerie di porto e dalle autorità civili e militari del nostro paese.

Non dobbiamo, poi, meravigliarci se arrivano in Italia tonnellate di *hashis* e di altre droghe perchè — onorevoli colleghi — a nessuno credo può essere sfuggito il fatto che molte di queste navi da diporto di grande valore e di grande cabotaggio sono veicoli di infezione morale e materiale: sono utilizzate per il traffico degli stupefacenti, del tabacco, delle divise e così via. Non solo, ma spesso dietro di esse si nascondono le più pericolose *gang* di criminali del furto, dell'assassinio, dell'evasione e del contrabbando; e, per rendersene conto, è sufficiente leggere le cronache di quello che è avvenuto ad Alcamo, di ciò che è avvenuto nel porto di Sciacca, di quello che è avvenuto fra la Sardegna e la Corsica o fuori dei porti della Liguria. Non voglio — è evidente — con le mie affermazioni gettare ombra sul fenomeno nel suo complesso, ma solo sugli abusi che uno sviluppo incontrollato di questo fenomeno può comportare.

Sono d'accordo sui diritti delle persone che vi lavorano, sulla necessità di non impedire ulteriormente lo sviluppo di questa produzione e sulla necessità che ci sia da una parte una semplificazione estrema e dall'altra un maggiore rigore. Occorre però differenziare la situazione dei pescatori di professione da quella di quanti per gusto stesso del mare e della pesca diventano pescatori illegali. Spesso si assiste alla sollevazione dei pescatori di fronte a questo fenomeno. Ho partecipato nei giorni scorsi ad una conferenza sulla pesca indetta dalla Giunta della regione Friuli Venezia Giulia. Ci sono stati spunti non poco polemici durante i lavori soprattutto per quanto riguarda la documentazione e le norme di sicurezza. I pescatori sono soggetti molto più rigorosamente ai controlli e all'applicazione di queste norme di sicurezza; per rispettarle essi spendono centinaia di migliaia di lire per acquistare tutto quello che è necessario: dalle bandiere alle segnalazioni, alle altre attrezzature indispensabili (pistole Very, pistole con paracadute, eccetera). Lo Stato dovrebbe fornire queste attrezzature gratuitamente al pescatore o almeno dovrebbe fornirle non in condizioni di speculazione e di abuso. Nello stesso momento che in una legge stabiliamo che i pescatori devono essere dotati di un salvagente, immediatamente un'industria o più industrie operano per ottenere dei profitti. Lo stesso discorso può essere fatto per i fanali

e per le altre attrezzature. In quante delle barche da diporto in realtà si è in grado di assicurare che le norme di sicurezza sono rispettate? In nessuna o quasi. Oltre agli abusi di cui ho parlato precedentemente, esiste anche il problema della carenza di controlli da parte delle Capitanerie di porto. Al largo di Follonica, al largo di Cattolica, al largo di qualsiasi porto della Liguria è materialmente impossibile controllare 30-40 mila imbarcazioni o anche 10-12 mila. Così gli incidenti non mancano: abbiamo avuto casi di bagnanti affettati come salami dalle eliche delle imbarcazioni da diporto o dei motoscafi veloci o velocissimi. Non esiste alcuna possibilità di controllare queste imbarcazioni. Come è accaduto in altri settori, anche in questo ci siamo trovati di fronte ad uno sviluppo abnorme e incontrollato. Non possiamo certamente bloccarlo perchè esiste, è un fatto reale, di massa, socialmente ed economicamente importante ma, d'altra parte, non è stato creato nulla di quanto era necessario perchè ciò avvenisse senza squilibri, senza danni e senza pericoli. Il disegno di legge al nostro esame, secondo me, non porta ordine. È un provvedimento farraginoso che, oltre tutto, determinerà difficoltà di interpretazione, e, infine, non è inserito in un complesso di misure organiche che riguardino il turismo.

Non vorrei portar via ulteriormente del tempo per un disegno di legge che nel complesso credo non sia nè rivoluzionario nè reazionario. È un provvedimento che affronta alcuni aspetti di un fenomeno che si è imposto alla realtà del nostro paese e quindi all'attenzione del legislatore. Non credo che così come è fatto esso possa rispondere alle esigenze o almeno a quelle che, ritengo, siano le esigenze che devono essere rispettate.

In conclusione, desidero fare un esempio di norma che, secondo me, è discriminatoria. Nell'articolo 22 è stata inserita una distinzione, per il periodo di attracco in un determinato porto, fra le navi fino a 40 tonnellate — soggette al pagamento di una tassa giornaliera di 120 lire per tonnellata — e le navi oltre le 40 tonnellate, per le quali la tassa giornaliera è di 150 lire per tonnellata. È una distinzione che fa ridere; anche in questo caso la maggior parte delle tasse sarà a carico dei proprietari di piccoli natanti — che sono la maggioranza — cioè di coloro che posseggono barchette di 4 - 5 - 6 metri o al massimo di 3 - 4 - 5 tonnellate. I proprietari di grandi e grandissime imbarcazioni, invece, pagheranno soltanto 30 lire al giorno in più. Sarebbe stata auspicabile anche, nell'ambito di questo fenomeno di massa, l'applicazione, necessaria e doverosa, di un criterio fortemente progressivo. È mancata quindi, anche in questo caso, la volontà di operare una perequazione fiscale e contributiva.

A R N O N E . Signor Presidente, dopo l'intervento così appassionato del collega Sema, mi limiterò soltanto a dire che il Gruppo socialista voterà a favore del provvedimento anche se riteniamo che esso poteva essere migliore sia nell'impostazione sia nell'articolazione

Una sola considerazione vorrei fare, in merito all'articolo 22, che fissa le tassazioni relative agli accertamenti, alle licenze, al rilascio di documenti che riguardano la navigazione da diporto.

Quando un rilascio di licenza è tassato per duemila lire, mentre un rinnovo di patente, per chi deve andare al lavoro con l'automobile, va dalle quattro alle seimila lire e mentre lo Stato grava la mano, direttamente o indirettamente, per la congiuntura economica che noi tutti conosciamo, sui lavoratori, mi pare che queste tariffe siano veramente irrisorie.

S E M A . Però al mare ci si va per tre giorni alla settimana o cinquanta giorni, al massimo, in un anno! Non si possono fare confronti del genere!

A R N O N E . È anche vero che c'è qualcuno che ha più macchine e ne usa una soltanto, mentre le altre stanno in *garage!* Comunque ho tenuto ad esprimere una mia considerazione, cioè che si sia voluto tenere la mano molto leggera in questo campo. Tolto questo e condividendo gran parte delle perplessità manifestate, circa i limiti che la legge contiene, dal collega Sema, ripeto che

noi, come Gruppo socialista, voteremo a favore del provvedimento.

P R E S I D E N T E . Dichiaro chiusa la discussione generale.

Z A C C A R I , *relatore alla Commissione.* Signor Presidente, mi permetterò una brevissima replica. Ho precisato anche io nella relazione che, effettivamente, il disegno di legge suscita talune perplessità e contiene alcune lacune e pertanto avevo pregato il Ministro di integrare la mia esposizione. Alcune osservazioni, alquanto polemiche del senatore Sema, m'inducono a fare delle precisazioni. Desidero richiamare l'attenzione della Commissione sulla cosiddetta discriminazione fra i documenti che vengono chiesti per queste imbarcazioni da diporto e quelli che vengono chiesti per i pescatori professionisti. Bisognerebbe senza dubbio cercare di trovare un rimedo a sostegno di questa categoria che va lentamente scomparendo. Ci sono degli abusi in tutte queste attività, è vero, però anche il senatore Sema ha riconosciuto che non sono la norma, ma rappresentano le eccezioni, e luci ed ombre sono sempre presenti nell'attività umana.

Al senatore Arnone, che ha lamentato lo scarso peso della mano del fisco in questo settore, vorrei rispondere invitandolo a rileggere le tabelle dei tributi contenute nella vecchia legge del 1971: c'è stato un notevole adeguamento. Ad esempio, l'omologazione prototipi motori e il rilascio del certificato di omologazione sono stati portati da 50.000 lire a centomila.

Penso, quindi di poter rinovare l'invito alla Commissione di voler procedere all'approvazione del disegno di legge, naturalmente dopo che il Ministro avrà fornito ulteriori chiarimenti ad integrazione della mia esposizione.

G I O I A , *ministro della marina mercantile.* Signor Presidente, onorevoli senatori, desidero prima di tutto ringraziare il relatore per la sua esposizione, molto chiara e precisa, relazione che ha posto in evidenza gli aspetti più importanti del disegno di legge. Certamente il mondo della nautica è molto complesso; ci sono interessi spesso contrastanti, tanto è vero che, per quanto riguarda la parte tecnica, abbiamo impiegato più di due mesi alla Camera per giungere ad una soluzione che fosse la più soddisfacente, non essendo gli stessi colleghi deputati, tranne l'onorevole Durand de la Penne, che è presidente del Circolo nazionale della vela, competenti in materia. Comunque si è fatto uno sforzo notevole per trovare la strada migliore per comporre quegli interessi che poc'anzi ho dichiarato essere spesso contrastanti. Devo dare atto che la legge accetta in misura largamente positiva tutti i suggerimenti provenienti dall'utenza, che soltanto per lo 0,8 per cento è rappresentata dalla grande nautica, tutto il resto essendo composto da piccola e media nautica. Al fine di dare un decisivo apporto migliorativo al disegno di legge originario, sono stati accolti tutti gli emendamenti presentati e se taluni non sono stati approvati ciò è dipeso dal fatto che gli interessati li hanno ritirati quando si sono resi conto che la Commissione non poteva assolutamente accoglierli. Posso quindi tranquillamente dire che questo testo legislativo è il prodotto di una collaborazione generale, data anche dal Gruppo comunista pur se questo poi, per le considerazioni che qui ha svolto il senatore Sema, non ha ritenuto di poter dare il proprio voto favorevole al progetto di legge nel suo complesso.

Mi limiterò, pertanto, a porre in luce soltanto alcuni rilievi che non sono di carattere tecnico. Noi abbiamo inteso agevolare, come ha ricordato il senatore Zaccari, i piccoli diportisti, in particolare riducendo le aliquote dell'IVA sulla fascia di imbarcazioni più larga, cioè le imbarcazioni piccole e medie. Con l'articolo 15, poi, abbiamo introdotto un'aliquota del 18 per cento per i natanti sino a 12 tonnellate, mentre abbiamo considerato di lusso le imbarcazioni che superano tale stazza. Infine abbiamo dato, almeno spero, un colpo alle bandiere ombra e in merito sono d'accordo con la proposta del relatore di rivedere a breve scadenza gli effetti della legge per apportarvi le eventuali necessarie modifiche. Forse su questo aspetto il senatore Sema non ha posto tutta la sua attenzione, ma noi, in sostanza, con la tassa di stazionamento (che le Finanze

hanno voluto si chiamasse così e non di ancoraggio) abbiamo messo sullo stesso piano le imbarcazioni che battono le cosiddette bandiere ombra con le imbarcazioni che battono bandiera italiana. Di fatto si verificava che le imbarcazioni italiane pagavano la tassa di circolazione commisurata alla potenza dei motori, mentre le bandiere ombra (e questo era il maggior incentivo per un simile espediente) non pagavano tassa alcuna. Oggi, invece, sono obbligate a pagare.

E non possono parlare di discriminazione perchè abbiamo stabilito che se una nave è veramente straniera e si deve trattenere 2 mesi nei porti italiani, noi concediamo l'abbonamento alla tassa di stazionamento per due mesi così come lo concediamo alla bandiera italiana. Se intende trattenersi per quattro mesi, concediamo l'abbonamento per quattro mesi, ma se poi risulta che in effetti quell'imbarcazione non abbandona mai i nostri mari, allora deve essere sottoposta alle imposizioni fiscali per tutto l'anno.

Un'altro aspetto importante della normativa in esame è rappresentato dall'articolo 20. Fino ad ora, chiunque avesse manifestato il desiderio di recarsi all'estero con la propria imbarcazione, poteva ritirare il carburante a prezzo agevolato e godere dei benefici doganali previsti. Queste agevolazioni non vengono soppresse, però in base al disposto dell'articolo 20, chi manifesta il desiderio di recarsi in un certo porto estero deve notificarlo alla capitaneria di porto di partenza e al ritorno deve esibire il visto apposto sul giornale nautico dall'autorità marittima estera, che comprovi l'effettuazione del viaggio programmato. In assenza di tali dati di riscontro, all'interessato vengono revocati i benefici e le agevolazioni già concesse e si applicano le sanzioni previste dalle vigenti leggi finanziarie

Il trucco cui finora tutti ricorrevano era quello di richiedere il godimento di determinati benefici dovendo recarsi in un certo porto estero, poi, invece se ne restavano in Italia a sfruttare i benefici ottenuti.

S E M A . Credo comunque che con questo non abbiamo risolto il problema delle bandiere ombra.

G I O I A , *ministro della marina mercantile.* Non lo abbiamo risolto, però, se è vero quel che mi è stato detto, cioè che i due incentivi maggiori che spingevano all'adozione delle bandiere ombra erano il potersi sottrarre alla tassa di stazionamento e poter fruire delle altre agevolazioni fiscali e doganali, credo che con la nuova normativa noi scoraggiamo in modo consistente il ricorso alle bandiere ombra. Comunque verificheremo gli affetti in sede di pratica attuazione della nuova legge.

Certo è che vedendo di passaggio alcuni dei nostri porti sono rimasto esterrefatto di fronte alle proporzioni del fenomeno: su centinaia di imbarcazioni ormeggiate, quelle battenti bandiera italiana sono due o tre.

Considerata l'importanza e la complessità della materia al nostro esame, dichiaro formalmente in questa sede di accettare la proposta del senatore Zaccari: dopo una prima attuazione della legge, cioè, mi farò carico di riferire in questa sede sugli effetti da essa prodotti sul piano pratico per valutare l'eventuale opportunità o necessità di intervenire, per eliminare le insufficienze, colmare le lacune ed ovviare a qualsiasi squilibrio.

S E M A . Prendiamo atto con vivo piacere di questo impegno formale dell'onorevole Ministro.

G I O I A , *ministro della marina mercantile.* Devo dire che la tassa di stazionamento è sufficientemente perequativa essendo commisurata al tonnellaggio. Era di 120 lire a tonnellata per tutti i natanti, io personalmente ho voluto che ci fosse lo scatto da 120 a 150 lire per tonnellata per i natanti di stazza superiore alle 50 tonnellate, trattandosi non più di imbarcazioni da diporto, ma di vere e proprie navi da diporto. Comunque anche per le imbarcazioni minori esiste una progressione nell'applicazione della tassa di stazionamento poichè essa viene applicata in base al tonnellaggio.

S E M A . Per la verità non esiste alcuna progressione nell'applicazione di tale im-

posta perchè pagare un tanto a tonnellata non costituisce una progressione. Un inizio di progressione è costituito dal passaggio da 120 a 150 lire di imposta per i natanti superiori a 50 tonnellate, ma è solo un timido accenno di progressione. Per il resto non si può assolutamente parlare di progressione.

G I O I A , *ministro della marina mercantile.* Abbiamo voluto distinguere tra imbarcazioni e navi da diporto e credo che ciò sia un fatto positivo.

Ultimo tema è quello della sicurezza della navigazione. Il Governo ha proposto l'articolo 23, ultimo della legge, il quale stabilisce che entro sei mesi dall'entrata in vigore della legge sarà emanato un apposito regolamento contenente le norme di sicurezza cui dovranno attenersi le unità da diporto in relazione alle loro caratteristiche e al loro impiego e le barche da pesca costiera; un regolamento a parte, distinto da quello generale per le navi commerciali che si trova al Consiglio di Stato per il parere. Desideriamo che ci siano due tipi di norme, uno per le attività da diporto e l'altro per chi pratica la pesca. Cercheremo di fare in modo che le nuove norme siano semplici e snelle, limitate al minimo indispensabile per garantire la sicurezza di chi conduce il mezzo nautico e degli altri che prendendo un bagno non devono correre alcun pericolo. Non credo che con ciò abbiamo risolto tutti i problemi, ma certamente abbiamo concorso a migliorare la situazione venutasi a creare in tutto il settore.

Resta inteso che sulla base dell'esperienza pratica valuteremo quali ulteriori passi avanti si potranno fare. Ringrazio l'onorevole relatore per il suo acuto contributo e l'intera Commissione, alla quale sollecito la approvazione del provvedimento.

P R E S I D E N T E . Ricordo che la 2ª e la 6ª Commissione hanno dato parere favorevole al disegno di legge.

Passiamo ora all'esame degli articoli.

Art. 1.

Il quarto e il quinto comma dell'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, sono sostituiti come segue:

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

Unità da diporto: ogni costruzione destinata alla navigazione da diporto.

Nave da diporto: ogni costruzione a vela, anche se con motore ausiliario, o a motore destinata alla navigazione da diporto e di stazza lorda superiore a 50 tonnellate.

Imbarcazione da diporto: ogni costruzione a vela, anche se con motore ausiliario, o a motore, destinata alla navigazione da diporto di stazza lorda fino a 50 tonnellate e che non sia compresa nella categoria natanti.

Natante da diporto: ogni piccola unità da diporto esente dall'obbligo di iscrizione nei registri tenuti dalle autorità competenti, come specificato nell'articolo 13 della presente legge.

È unita da diporto a vela con motore ausiliario quella in cui il rapporto tra superfice in metri quadri delle vele di normale navigazione (escluse le vele di strallo e lo *spinnaker*) e la potenza del motore in cavalli è superiore a 2 ».

L'ultimo comma dell'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito come segue:

« Per potenza del motore, ai fini della presente legge, si intende la potenza massima di esercizio come definita con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro dei trasporti.

Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti, sono emanate le norme relative all'omologazione, al collaudo ed all'accertamento della potenza dei motori. La fabbrica costruttrice rilascia, per ciascun esemplare di motore di una serie il cui prototipo sia stato omologato, una dichiarazione atte-

stante che detto esemplare è conforme in tutte le sue parti al tipo omologato.

Di tale dichiarazione, che deve essere redatta su modello stabilito con il decreto di cui al comma precedente, la fabbrica che la rilascia assume piena responsabilità civile e penale.

L'autorità che ha proceduto all'omologazione ha facoltà di sottoporre ad accertamenti di controllo i motori omologati.

Gli accertamenti possono essere effettuati sia presso le fabbriche costruttrici, sia presso le sedi di vendita situate nel territorio nazionale.

Gli accertamenti sono compiuti da funzionari muniti di apposita delega ministeriale; i funzionari hanno libero accesso nei locali di costruzione o di vendita e provvedono al prelievo di campioni disponendo per l'effettuazione delle prove.

Le prove di accertamento sono effettuate in contraddittorio con il costruttore o con il venditore, oppure con persona munita dei poteri di rappresentanza dell'uno o dell'altro, i relativi oneri sono a carico del titolare dell'impianto di costruzione e del punto di vendita, presso il quale ha luogo l'accertamento.

L'efficacia della omologazione può essere sospesa dalla autorità che l'ha rilasciata in caso di accertata difformità, anche parziale, di uno o più esemplari della serie rispetto al tipo omologato.

L'omologazione può essere revocata quando sia stato adottato più di un provvedimento di sospensione ».

(*È approvato*).

Art. 2.

All'articolo 3 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, sono aggiunti i seguenti commi:

« Sono altresì considerati abilitati alla costruzione di imbarcazioni da diporto di stazza lorda superiore alle 5 tonnellate, i " maestri d'ascia ", già abilitati a costruire natanti da pesca e da traffico fino a 50 tonnellate.

I soci ordinari delle associazioni progettisti della nautica da diporto, riconosciute con modalità da stabilirsi con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro dei trasporti, sono abilitati, previo esame da effettuarsi presso il Registro navale italiano — in base al programma stabilito con decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro dei trasporti — a firmare i progetti per la costruzione di imbarcazioni da diporto e ad essere iscritti nei registri di cui all'articolo 275 e seguenti del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328, e successive modificazioni, ove abbiano i requisiti richiesti dai numeri 2) e 3) del primo comma dell'articolo 278 del medesimo regolamento ».

(*È approvato*).

Art. 3.

Il secondo comma dell'articolo 4 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito come segue:

« Per la progettazione delle imbarcazioni di cui al comma precedente non si applica la norma prevista dall'articolo 3, primo comma.

L'obbligo previsto dall'articolo 3, secondo comma, compete al presidente *pro tempore* dell'ente o associazione nautica ».

(*È approvato*).

Art. 4.

Il primo comma dell'articolo 5 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito come segue:

« 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.

Tali registri sono tenuti dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, dalle delegazioni di spiaggia e dagli uffici della motorizzazione civile ».

(*È approvato*).

Art. 5.

L'articolo 8 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dal seguente:

« 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 fino a 6 miglia dalla costa;

b) nelle acque marittime, oltre le 6 miglia dalla costa.

La licenza che abilita alla navigazione le imbarcazioni da diporto entro i limiti di cui alla lettera *a*) del comma precedente è rilasciata dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, nonchè dagli uffici della motorizzazione civile. Le imbarcazioni munite di licenza rilasciata dagli uffici marittimi possono navigare, senza che occorra altro documento, nelle acque interne e le imbarcazioni munite di licenza rilasciata dagli uffici della motorizzazione civile possono navigare, senza che occorra altro documento, nelle acque marittime.

La licenza che abilita le imbarcazioni da diporto alla navigazione di cui alla lettera *b*) 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, nonchè dagli uffici marittimi minori a ciò delegati ».

(*È approvato*).

Art. 6.

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

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

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

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

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

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

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

(*È approvato*).

Art. 7.

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

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

Sono parimenti esclusi dall'obbligo richiamato dal comma precedente i natanti con

vela di superficie complessivamente non superiore, in opera, a 4 metri quadrati.

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

Ferma restando l'osservanza delle norme sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, i natanti di cui al primo comma del presente articolo possono navigare entro il limite di 1 miglio dalla costa, quelli di cui al secondo comma, possono navigare entro il limite di 500 metri dalla costa, e quelli indicati nel terzo comma entro il limite di 6 miglia dalla costa.

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

(*È approvato*).

Art. 8.

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

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

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

All'articolo 12 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è aggiunto il seguente comma:

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

(*È approvato*).

Art. 9.

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

« In occasione di regate organizzate dai circoli velici riconosciuti dalla Federazione della vela o dalla Presidenza nazionale della Lega navale italiana e di allenamenti collegiali e singoli autorizzati dai predetti circoli e in occasione di manifestazioni sportive indette dalla Federazione motonautica, per le imbarcazioni di cui alla lettera *a*) dell'articolo 8 e per i natanti di cui al terzo comma dell'articolo 13, ammessi a parteciparvi, la navigazione è consentita oltre le 6 miglia; inoltre le imbarcazioni di cui alla lettera *a*) dell'articolo 8 sono autorizzate a navigare, sia nelle acque marittime che in quelle interne anche se sprovviste della licenza di cui allo stesso articolo 8.

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

(*È approvato*).

Art. 10.

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

« Nessuna abilitazione è richiesta per comandare o condurre:

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

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

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

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

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

(*È approvato*).

Art. 11.

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

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

a) imbarcazioni a vela con o senza motore ausiliario per la navigazione entro 6 miglia dalla costa;

b) imbarcazioni a vela con o senza motore ausiliario per la navigazione oltre 6 miglia dalla costa;

c) imbarcazioni a motore con potenza superiore a 20 CV per la navigazione entro 6 miglia dalla costa;

d) imbarcazioni a motore con potenza superiore a 20 CV per la navigazione oltre 6 miglia dalla costa.

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

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

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

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

(*È approvato*).

Art. 12.

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

« Ai motori amovibili di qualsiasi potenza da applicare ai natanti e alle imbarcazioni da diporto destinate alla navigazione marittima ed a quella interna viene rilasciato un certificato per l'uso nel quale sono indicati i dati relativi all'omologazione o al collaudo ».

(*È approvato*).

Art. 13.

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

« Gli enti e le associazioni nautiche riconosciuti a norma dell'articolo 45 possono essere autorizzati a gestire scuole di guida nautica e a rilasciare a coloro che abbiano frequentato il corso e superato con esito positivo l'esame finale, svolto alla presenza di un rappresentante dell'autorità marittima o della motorizzazione civile locale, le pa-

tenti per il comando e la condotta delle imbarcazioni di cui alle lettere *a*), *b*), *c*) e *d*) dell'articolo 20, nonchè le abilitazioni per la condotta dei motori previste dallo stesso articolo 20 ».

(*È approvato*).

Art. 14.

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

« La facoltà di cui ai precedenti commi è attribuita anche agli ufficiali e personale in congedo degli stessi corpi e qualifiche purchè in possesso dei requisiti fisici di cui all'articolo 25 ».

(*È approvato*).

Art. 15.

Per le cessioni e le importazioni delle imbarcazioni da diporto di stazza lorda non superiore a 12 tonnellate, ad eccezione di quelle previste dall'articolo 13 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dall'articolo 7 della presente legge, l'imposta del valore aggiunto è dovuta nella misura del 18 per cento.

(*È approvato*).

Art. 16.

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

« Sono soggette alle tasse stabilite dalla presente tariffa tutte le navi e imbarcazioni da diporto, come definite all'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, abilitate a navigare nelle acque interne ed in quelle marittime fino a 6 miglia dalla costa. Sono inoltre soggette alla tassa di cui al precedente comma le navi e imbarcazioni a motore, comprese quelle a vela con motore ausiliario, abilitate alla navigazione oltre le sei miglia dalla costa, qualora effettuino la navigazione nelle acque interne ».

(*È approvato*).

Art. 17.

Dal 1° gennaio 1976 le unità da diporto nazionali, abilitate alla navigazione oltre il limite delle 6 miglia dalla costa, e quelle estere equiparate alle nazionali in virtù di trattati internazionali, che stazionino in porti marittimi nazionali sono soggette al pagamento della tassa di stazionamento nei porti marittimi nazionali nella misura di lire 120 al giorno per ogni tonnellata di stazza lorda, se di stazza lorda non superiore alle 50 tonnellate, e di lire 150 al giorno per ogni tonnellata di stazza lorda, se superiori a detto limite. Per le imbarcazioni e le navi a vela, anche se con motore ausiliario, l'aliquota è rispettivamente di lire 60 o di lire 75 per ogni tonnellata di stazza lorda.

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

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

Le unita da diporto nazionali di cui al primo comma del presente articolo, qualora abbiano già pagato la tassa di circolazione

non sono soggette al pagamento della tassa di stazionamento.

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

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

(*È approvato*).

Art. 18.

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

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

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

(*È approvato*).

Art. 19.

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

« Per le operazioni che richiedono l'intervento del Registro italiano navale secondo le norme vigenti, i tributi speciali previsti dalla tabella allegata alla presente legge sono ridotti del 50 per cento, rimanendo a carico degli interessati le spese per l'intervento predetto ».

(*È approvato*).

Art. 20.

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

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

(*È approvato*).

Art. 21.

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

(*È approvato*).

Art. 22.

La tabella dei tributi per le prestazioni ed i servizi resi dagli organi competenti in materia di navigazione da diporto, annessa

alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituita dalla seguente:

	LIRE
1. Visite di accertamento e stazzatura imbarcazioni di tipo non omologato e rilascio di certificazioni di collaudo e di stazza	30.000
2. Visite di accertamento e stazzatura navi di tipo non omologato e rilascio di certificazioni di collaudo e di stazza	60.000
3. Stazzatura o ristazzatura imbarcazioni e navi e rilascio certificazioni	5.000
4. Visite periodiche ed occasionali imbarcazioni	5.000
5. Visite periodiche ed occasionali navi	15.000
6. Omologazione prototipi navi ed imbarcazioni e rilascio certificati di omologazione . .	100.000
7. Rilascio licenze	2.000
8. Aggiornamento licenze . . .	5.000
9. Omologazione prototipi motori e rilascio certificato di omologazione	100.000
10. Collaudo di motore non omologato	20.000
11. Rilascio certificato d'uso di motori	2.000
12. Aggiornamento certificato di uso di motore	5.000
13. Esami per il conseguimento dell'abilitazione al comando ed alla condotta di imbarcazioni	5.000
14. Esami per il conseguimento dell'abilitazione al comando di navi	30.000
15. Esami per il conseguimento dell'abilitazione alla condotta di motori	10.000
16. Iscrizione nei registri di imbarcazioni e navi (per dichiarazione di costruzione, prima iscrizione, trasferimento) . .	2.000
17. Rinnovo licenze	2.000
18. Trascrizione nei registri di atti relativi alla proprietà e di altri atti e domande per i quali occorre la trascrizione; iscrizione o cancellazione di ipoteche; rilascio estratto matricolare o copia di un documento	2.000
19. Rilascio di un duplicato . .	2.000
20. Autorizzazione per la navigazione temporanea di prova e licenza provvisoria di navigazione	2.000

(*È approvato*).

Art. 23.

Il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti, emanerà, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, apposito regolamento contenente le norme di sicurezza cui dovranno attenersi le unità da diporto in relazione alle loro caratteristiche e al loro impiego e le barche da pesca costiera (locale e ravvicinata).

All'entrata in vigore del regolamento suddetto cesserà, per i natanti di cui al precedente comma, l'applicazione delle norme per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, contenute nel regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica del 14 novembre 1972, n. 1154.

(*È approvato*).

S A N T A L C O . Il Gruppo della Democrazia cristiana dichiara di esprimere voto favorevole sul disegno di legge.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

(*È approvato*).

Discussione e approvazione del disegno di legge:

« Interventi straordinari per l'edilizia a favore del personale civile e militare della Pubblica sicurezza, dell'Arma dei carabinieri, del Corpo della guardia di finanza, del Corpo degli agenti di custodia e del Corpo forestale dello Stato » (2247-B) (*Approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati*)

P R E S I D E N T E . L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Interventi straordinari per l'edilizia a favore del personale civile e militare della Pubblica sicurezza, dell'Arma dei carabinieri, del Corpo della guardia di finanza, del Corpo degli agenti di custodia e del Corpo forestale dello Stato », già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Prego il senatore Santalco di riferire alla Commissione sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati.

S A N T A L C O , *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, non credo siano necessarie molte parole per illustrare le modifiche apportate dalla Camera dei deputati al disegno di legge n. 2247, approvato dalla nostra Commissione in prima lettura il 16 ottobre 1975, relativo ad interventi straordinari per l'edilizia a favore del personale civile e militare della Pubblica sicurezza, dell'Arma dei carabinieri, del Corpo della guardia di finanza e del Corpo degli agenti di custodia. L'unica modifica consiste nell'inserimento tra i beneficiari del provvedimento dei dipendenti del Corpo forestale dello Stato.

Come i colleghi ricorderanno, tale problema era stato già sollevato da alcuni colleghi nel corso della discussione generale. Era stato anche presentato da parte dei senatori Pacini e Arnone un emendamento, trasformato poi in un ordine del giorno accolto dla Governo. In esso si invitava il Governo stesso a predisporre — d'intesa con le Regioni — un provvedimento legislativo che prevedesse il finanziamento e la costruzione di alloggi da destinare al personale del Corpo forestale dello Stato.

La Camera dei deputati non ha ritenuto di concordare su tale soluzione non avendo, a mio avviso, tenuto nella dovuta considerazione il fatto che il Corpo forestale sta passando alle dipendenze delle Regioni, come è già avvenuto in Sicilia.

Pur restando fermo nelle mie convinzioni, a suo tempo esposte alla Commissione, ma non ritenendo questo un motivo sufficiente per bloccare l'*iter* del disegno di legge poichè è urgente mettere in condizione il Governo di spendere i 125 miliardi di lire stanziati programmando e facendo progettare e costruire al più presto possibile gli alloggi tanto necessari per il personale civile e militare della Pubblica sicurezza, dell'Arma dei carabinieri e dei Corpi della guardia di finanza, degli agenti di custodia e forestale dello Stato, invito i colleghi ad approvare il disegno di legge nel testo che è stato trasmesso dalla Camera dei deputati.

P R E S I D E N T E . Ringrazio il senatore Santalco per la sua relazione. Come tutti hanno ascoltato l'unica modifica apportata dalla Camera dei deputati riguarda la estensione del beneficio anche al Corpo forestale dello Stato.

Ho il dovere di aggiungere alle considerazioni del relatore che il collega Pacini, impossibilitato ad essere presente perchè impegnato contemporaneamente nella Commissione d'inchiesta sui livelli retributivi, per mio tramite esprime la sua soddisfazione per il fatto che l'altro ramo del Parlamento abbia recepito il voto espresso dalla nostra Commissione per estendere il beneficio ai dipendenti del Corpo forestale dello Stato.

Dichiaro aperta la discussione generale sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati.

S A L E R N O . Il Gruppo della Democrazia cristiana è favorevole all'approvazione del provvedimento. Come ha ricordato il collega Santalco nella riunione della nostra Commissione, in cui fu approvato il disegno di legge in prima lettura, fu già sollevato il problema di estendere i benefici previsti nel disegno di legge anche ai dipendenti del Corpo forestale dello Stato.

Oggi perciò non possiamo che essere favorevoli alla modifica introdotta dalla Camera dei deputati.

M A D E R C H I . Riconfermo il favore del Gruppo comunista per il provvedimento.

G R O S S I . Anche il Gruppo socialista riconferma l'adesione al provvedimento.

P R E S I D E N T E . Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale sulle modifiche apportate dalla Camera dei deputati.

S C A R D A C C I O N E , *sottosegretario di Stato per l'interno*. A nome del Governo desidero ringraziare la Commissione lavori pubblici del Senato per la sollecitudine dimostrata nei confronti degli appartenenti ai vari Corpi che beneficeranno del provvedimento.

Devo anche sottolineare che si tratta di un provvedimento fondamentale per assicurare una casa a tutti coloro — civili o militari — che ne hanno diritto, ovunque si trovino ad operare.

Il disegno di legge, dopo la sua approvazione, sarà affidato immediatamente agli organi periferici per l'attuazione. Al riguardo informo la Commissione che è già in corso il reperimento dei suoli sui quali costruire gli alloggi.

P R E S I D E N T E . Passiamo ora all'esame delle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

Do lettura dei primi due commi dell'articolo 1 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

« È autorizzata la spesa di lire 125 miliardi per la costruzione a cura degli Istituti autonomi per le case popolari di alloggi da assegnare in locazione semplice al personale civile e militare della Pubblica sicurezza, dell'Arma dei carabinieri, del Corpo della guardia di finanza, del Corpo degli agenti di custodia e del Corpo forestale dello Stato in attività di servizio. Tali alloggi rimangono di proprietà dello Stato.

Il programma e la localizzazione degli interventi — da realizzare su aree destinate dai comuni, nei propri strumenti urbanistici, all'edilizia residenziale pubblica e, ove possibile, integrati nei progetti redatti ai sensi della legge 18 aprile 1962, n. 167 — sono predisposti dal Ministro dei lavori pubblici, di concerto con i Ministri dell'interno, della difesa, delle finanze, di grazia e giustizia e dell'agricoltura e foreste, sentito il Comitato per l'edilizia residenziale ».

Poichè nessuno domanda di parlare, li metto ai voti.

(*Sono approvati*).

I rimanenti commi dell'articolo 1 non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti l'articolo 1 quale risulta nel testo modificato.

(*È approvato*).

L'articolo 2 non è stato modificato dalla Camera dei deputati.

Do lettura dell'articolo 3 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

« L'assegnazione degli alloggi in locazione è demandata alla Commissione provinciale prevista dall'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 27 novembre 1954, n. 1406, modificato dal decreto del Presidente della Repubblica 13 giugno 1961,

n. 906, integrata dal comandante della legione del Corpo delle guardie di finanza o da un suo rappresentante nonchè da un rappresentante del comandante del Corpo degli agenti di custodia e da un rappresentante del comandante del Corpo forestale dello Stato.

La Commissione prevista dal comma precedente verrà integrata, secondo le modalità da stabilirsi con decreto del Ministro dell'interno, di concerto con i Ministri della difesa, delle finanze, di grazia e giustizia e dell'agricoltura e foreste, con rappresentanti del personale civile e militare in attività di servizio della Pubblica sicurezza, dell'Arma dei carabinieri, del Corpo della guardia di finanza, del Corpo degli agenti di custodia e del Corpo forestale dello Stato ».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 3 quale risulta nel testo modificato.

(*È approvato*).

Gli articoli 4, 5 e 6 non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, nel testo modificato dalla Camera dei deputati.

(*È approvato*).

La seduta termina alle ore 11.

ERRATA CORRIGE

Nel resoconto stenografico della 102ª Seduta (17 dicembre 1975), a pagina 1557, seconda colonna, nel testo dell'articolo 5, ottavo rigo, al posto della parola « previste » deve leggersi la parola « previsti ». Inoltre, a pagina 1558, prima colonna, nel testo dell'articolo 8, al secondo comma, sesto rigo, al posto delle parole « s'intenderà acquisito » devono leggersi le parole « s'intenderanno acquisite ».

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
Il consigliere parlamentare delegato per i resoconti stenografici
DOTT GIULIO GRAZIANI