

SENATO DELLA REPUBBLICA

————— X LEGISLATURA —————

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

16° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 20 LUGLIO 1988

Presidenza del Presidente BERNARDI

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«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» (947)

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE	<i>Pag. 2, 4, 5 e passim</i>
BISSE (PCI)	4
CHIMENTI (DC), relatore alla Commissione .	6
FIORINO, sottosegretario di Stato per la marina mercantile	6
MARIOTTI (Fed. Eur. Ecol.)	6
NIEDDU (DC)	5
PATRIARCA (DC)	2

I lavori hanno inizio alle ore 10,40.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Modifiche alle leggi 11 febbraio 1971, n. 50, 6 marzo 1976, n. 51 e 26 aprile 1986, n. 103, nonché nuova disciplina sulla nautica da diporto (947)

(Seguito della discussione e rinvio)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Modifiche alle leggi 11 febbraio 1971, n. 50, 6 marzo 1976, n. 51 e 26 aprile 1986, n. 193, nonché nuova disciplina sulla nautica da diporto».

Riprendiamo la discussione rinviata nella seduta del 29 giugno scorso.

In questo lasso di tempo sono pervenuti i pareri favorevoli senza nessuna condizione delle Commissioni finanze e tesoro, giustizia e affari costituzionali. La Commissione bilancio ha espresso un parere favorevole, ma ha osservato che sussiste una rilevante sproporzione tra la possibile domanda degli incentivi disposti con il disegno di legge e la sostanziale esiguità dello stanziamento previsto. Sottolinea quindi l'opportunità di riservare i benefici alle zone meridionali e fa presente come in ogni caso la materia rientri nell'ambito di competenza delle Regioni.

Dichiaro aperta la discussione generale.

PATRIARCA. Signor Presidente, vorrei fare delle brevissime considerazioni in ordine a questo disegno di legge. Nella seduta del 15 giugno abbiamo ascoltato la relazione che accompagna il provvedimento e abbiamo rinviato il prosieguo della discussione perchè da parte mia e di altri colleghi erano state espresse alcune riserve in ordine alla nuova disciplina che si intende introdurre. Avevo anche avanzato in modo particolare l'esigenza di una maggiore sottolineatura delle norme di sicurezza che indubbiamente sembrano allentate dall'impianto del provvedimento in discussione. Avevo sottolineato altresì l'opportunità di un maggior approfondimento degli articoli 18 e 19, che prevedono forme di incentivo alla ricettività per la nautica da diporto. Tali norme andrebbero riformulate anche alla luce delle giuste osservazioni fatte dalla 5ª Commissione permanente.

Indubbiamente il settore dell'approdo turistico, dell'approdo per la nautica da diporto e delle strutture assistenziali da creare per la nautica da diporto costituisce un problema di enorme importanza e richiede l'iniziativa del Governo, e in questo caso anche del Parlamento. Però, non mi sembra che la risposta fornita con questo provvedimento sia adeguata non solo sul piano dello stanziamento, come è stato rilevato anche dalla Commissione bilancio, ma in quanto per questo settore, più

che di incentivazioni di natura finanziaria così formulate che non sono soddisfacenti, vi è necessità di rivedere tutte le procedure di concessione che sono quanto mai farraginose, quanto mai paralizzanti rispetto alla volontà degli operatori pubblici e privati (dico pubblici per riferirmi ai comuni, dico privati considerando tutti quelli che hanno interesse). In questo nuovo mondo dell'organizzazione del diportismo sarebbe stato molto più opportuno, anziché formulare tali articoli indicando un incentivo come fatto prioritario, formulare un articolo con norme molto più chiare, molto più sbrigative rispetto alle stesse concessioni demaniali sia per i punti di approdo che per gli stessi porti turistici, i quali indubbiamente nel nostro paese hanno molte difficoltà a decollare.

Ho avuto l'onore di far parte del Governo e mi sono occupato di qualche concessione relativa a porti turistici su delega del Ministro dell'epoca; mi sono accorto quanto farraginoso, quanto fuorviante, quanto defatigante sia la prassi che sovrintende a queste concessioni, specialmente per quanto riguarda strumenti di dimensione molto ridotta quale il punto di approdo. Se le grosse organizzazioni riescono con cospicuità di mezzi a superare tutte queste lungaggini burocratiche, certamente ciò non può farlo il piccolo operatore che richieda di ottenere un punto di approdo.

C'è, poi, un altro dato che non possiamo assolutamente accettare ed è l'indicazione dell'impegno finanziario assunto e dell'esigua disponibilità per quanto riguarda la cantieristica. Già abbiamo avuto modo in sede di approvazione della legge finanziaria di lamentare che lo stanziamento per la cantieristica è assai limitato rispetto ai problemi enormi che la crisi della cantieristica impone. Certamente non dovremmo essere proprio noi a sottrarre risorse, anche se limitate, a questo capitolo che indubbiamente è già tormentato e con stanziamenti molto inadeguati rispetto agli obiettivi che ci siamo posti.

Abbiamo avuto una serie di sollecitazioni e ci sono state illazioni circa una nostra presunta volontà di insabbiare questo provvedimento, mentre noi, al contrario, vogliamo creare nell'ambito della realtà portuale strutture valide ed adeguate per consentire lo sviluppo della nautica da diporto. Ci congratuliamo anche con il Governo che ha adottato una serie di misure attese e richieste dalle categorie interessate per consentire di sciogliere lacci e laccioli in questo particolare settore.

Vorremmo però che non venisse penalizzata la chiarezza che deve presiedere ad ogni intervento sia del Governo che del Parlamento in questo come in altri settori. Per poter procedere rapidamente all'accoglimento delle osservazioni qui espresse, le mie e quelle del senatore Mariotti, ritengo che sarebbe il caso di procedere subito alla costituzione di un Comitato ristretto che nel giro di otto giorni raccolga le indicazioni avanzate e proceda quindi ad una formulazione possibilmente unitaria di una serie di modifiche a questo provvedimento che lo rendano veramente uno strumento importante, necessario per l'ordinamento e per lo sviluppo non solo della nautica da diporto, ma anche dei punti di ancoraggio del nostro paese. Questa è la proposta che mi permetto di avanzare alla Commissione e al Governo per dare

concretezza alla volontà che abbiamo già manifestato di approvare celermente questo disegno di legge.

BISSO. Mi associo alla richiesta testè avanzata; ritengo questo provvedimento importante ma, per il modo in cui la normativa è stata via via definita nei vari articoli, mi permetto di dire che mi sembra per molti aspetti inadeguata. Bastino pochi esempi. Vorrei capire, ad esempio, perchè si è sentito il bisogno di introdurre modificazioni all'articolo 3 della legge n. 50 del 1971. Tale legge, all'articolo 3, quarto comma, dice: «Il titolare della ditta costruttrice deve indicare un responsabile della costruzione». Nel provvedimento in discussione (articolo 2) viene aggiunta la frase: «non necessariamente abilitato alle costruzioni navali». Che vuol dire? La formulazione più esatta è quella della legge n. 50 perchè ci deve essere un responsabile della barca che si costruisce. Perchè questo responsabile dovrebbe essere non necessariamente abilitato alle costruzioni navali? Mi sembra un consenso.

Poco chiaro è poi anche l'articolo 10 che così recita: «L'articolo 15 della legge 6 marzo 1976, n. 51, è sostituito dal seguente: «Per le cessioni e le importazioni delle imbarcazioni e dei natanti da diporto... l'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto è rispettivamente stabilita nella misura del 18 e del 9 per cento». Stando al testo la misura è prevista solo per le cessioni e per le importazioni delle imbarcazioni; e per l'industria nazionale delle costruzioni da diporto che cosa si fa? La cessione non è la vendita dell'impresa produttrice: per essa viene ridotta l'IVA, come pure per le imbarcazioni importate dall'estero. E per quelle costruite in Italia? Mi sembra che questo punto vada reso più chiaro; in qualche modo dovrebbe apparire chiaro che nel beneficio della riduzione dell'IVA nella misura indicata è ricompresa anche la vendita da parte dell'industria nazionale.

Perplessità sorgono anche a proposito dell'articolo 15 e della sua formulazione in deroga a quanto stabilito dal secondo comma dell'articolo 1 della legge n. 50 del 1971. Infine, in questo provvedimento non c'è un articolo, un riferimento, un punto che riguardi i problemi dell'inquinamento, tanto più che ormai siamo di fronte a migliaia di barche di tutti i tipi. Questo provvedimento dovrà guardare anche al futuro per cui dobbiamo in qualche modo affrontare il problema dell'inquinamento per un settore come quello della nautica da diporto che ha delle implicanze piuttosto serie. Signor Presidente, ho voluto motivare il perchè concordo con la proposta del senatore Patriarca al fine di discutere e definire un insieme di normative che ci permettano di varare una legge la più efficace possibile.

PRESIDENTE. La mia unica preoccupazione, collega Bisso, deriva dal fatto che sebbene dall'inizio di questa discussione si vada dicendo che bisogna apportare delle modifiche, non ho avuto, salvo gli emendamenti presentati dai senatori Mariotti, Bausi e Andò, altre proposte di modifica. Mi auguro che gli emendamenti vengano formalizzati in sede di Comitato ristretto.

Siamo d'accordo tutti sul fatto che si tratta di una legge molto attesa e che la nautica da diporto esplose e i cantieri agonizzano. Per quel che

possiamo fare, abbiamo l'obbligo di percorrere la strada più breve e più facilmente seguibile, nelle migliori condizioni come da voi indicato.

NIEDDU. Vorrei associarmi alla proposta di un Comitato ristretto, anche se non posso esimermi dall'esprimere preoccupazioni se la costituzione di questo Comitato determinasse ritardi nel varo della legge. Credo, infatti, che siamo tutti sufficientemente convinti della estrema necessità di avere con urgenza una nuova disciplina per la nautica da diporto. Se pensiamo alle caratteristiche geografiche del nostro paese, come ha opportunamente sottolineato il relatore, caratterizzate da una estensione costiera vastissima, possiamo immaginare quanto siano grandi le potenzialità di sviluppo in questo settore, con tutti gli aspetti positivi che si possono cogliere anche sul piano dell'indotto sia dal punto di vista economico, sia per quanto riguarda l'occupazione.

Un dato ormai incontrovertibile è che le attuali norme sono così farraginose e così disincentivanti che molti diportisti rinunciano a comperare la barca e a realizzare una utilizzazione del tempo libero in questa direzione. La barca è entrata nella cultura, nel costume del nostro paese e non è più un fatto elitario. Però, perchè le procedure sono complicate e burocratiche, molti rinunciano non solo alla abilitazione alla guida, ma anche all'uso di piccole imbarcazioni. Ciò accade anche per le grosse difficoltà di reperire un punto di ormeggio in quanto i posti barca sono estremamente limitati e insufficienti rispetto alla richiesta.

Vi è inadeguatezza delle attrezzature anche laddove vi sono i pochi moli e i pochi porti turistici. Voglio portare l'esempio di Cagliari, unico porto turistico nella parte meridionale della Sardegna, che è addirittura privo di un distributore di benzina. Chi possiede la barca è costretto a sopportare l'onere di trasferirsi con taniche di benzina, fra l'altro contravvenendo alla legge in quanto è vietato acquistare la benzina con taniche non omologate, perchè dovrebbero essere esclusivamente in ferro. Vi è dunque effettivamente la necessità di dare una risposta urgente a questo settore.

Sono poi d'accordo con quanto ha detto il collega Patriarca. Si tratta di una prima risposta importante e certo non soddisfacente. Teniamo conto che dal 1970 sono passati diciotto anni senza che sia stata realizzata una legislazione più congrua, meno anacronistica. Quindi vi è la necessità di fare in fretta e possibilmente di fare bene. Il provvedimento può essere migliorato, perfezionato ed emendato attraverso il lavoro di un Comitato ristretto.

Anche io vorrei mettere l'accento sull'opportunità di aumentare gli stanziamenti, assolutamente inadeguati, più simbolici che effettivi.

PRESIDENTE. Non chieda cose impossibili.

NIEDDU. Per essere coerenti con quanto si afferma, dovremmo prevedere uno stanziamento più congruo. Comunque, se questo non è praticabile, potremmo far nostra la considerazione della Commissione bilancio laddove si afferma, in termini quanto meno di priorità, di concentrare le scarse risorse verso quelle aree più penalizzate.

Probabilmente il porto turistico di Sanremo è più attrezzato rispetto a quello di Cagliari. Dunque, dare una priorità non è un privilegio ma un'esigenza delle aree del Sud e delle isole.

Molto valida è anche la considerazione del senatore Patriarca che affermava l'opportunità di rendere più snelle, praticabili e meno aprioristicamente negative le norme per la concessione demaniale, per la realizzazione di moli turistici anche da parte dei privati. Teniamo conto che le leggi vigenti prevedono che, nel momento in cui vi siano posti di ormeggio privati, vi è l'obbligo di lasciare una certa percentuale di punti di ormeggio per il ricovero di altre barche. In questo modo si potrebbe certamente aumentare l'offerta di posti barca rispetto alle scarse disponibilità che le risorse dello Stato offrono.

Vorrei portare anche l'esempio di un piccolo porto sardo, che esiste da 20 anni, presso un villaggio turistico; un molo probabilmente realizzato in modo abusivo dal costruttore, che non ha ancora ottenuto la regolarizzazione della concessione, la sanatoria. Credo che questo punto delle agevolazioni alla iniziativa privata sia di grande importanza e quindi sarebbe opportuno riscrivere alcuni articoli del disegno di legge secondo questa logica.

CHIMENTI, *relatore alla Commissione*. Esprimo la mia disponibilità alla costituzione di un Comitato ristretto. Vorrei sottolineare, però, di stare attenti a non essere considerati tra quelli che dieci anni dopo si accorgono dei danni fatti dieci anni prima.

Non vorrei che fra dieci anni ci trovassimo ad avere in mare i problemi che abbiamo in terra o, peggio, che ci trovassimo con le coste italiane completamente congestionate di moli e moletti. Vorrei esprimere solamente questa preoccupazione che mi riserverò di approfondire nel Comitato ristretto.

MARIOTTI. Sono anch'io favorevole alla costituzione di un Comitato ristretto.

FIORINO, *sottosegretario di Stato per la marina mercantile*. Il Governo si rimette alla Commissione. Credo che si sia allargato l'orizzonte del provvedimento con un'indicazione che il Governo vede con favore, ma che presenta delle difficoltà. Sono d'accordo su tutto, ma quando affrontiamo i problemi del domani, i problemi della sicurezza, non credo che questo provvedimento sia in grado di prevedere la sicurezza, che è la cosa fondamentale, perchè esiste, sì, la nautica da diporto, ma esistono anche i bagnanti e vi è il problema di come si esercita la sorveglianza. Dal momento che i senatori che si sono pronunciati sono impegnati attivamente nella formulazione delle norme delle leggi, tali questioni sono loro ben note e quindi, in sede di Comitato ristretto, conto che sarà fatto il possibile per risolvere i problemi legati a questa materia. Il Governo accoglierà perciò con favore i miglioramenti suggeriti.

PRESIDENTE. Il senatore Patriarca ha proposto la costituzione di un Comitato ristretto per la redazione di alcune modifiche concordate da introdurre nel testo del provvedimento.

Il Governo si è rimesso alla Commissione. I colleghi si sono già pronunciati favorevolmente ed anch'io aderisco a tale proposta.

Pertanto, se non si fanno osservazioni, procediamo alla costituzione di tale Comitato.

Potrebbero farne parte, oltre al relatore senatore Chimenti, i senatori Patriarca per il Gruppo democratico cristiano, Bisso per il Gruppo comunista, Mariotti per il Gruppo federalista europeo ecologista, Visca per il Gruppo socialista, Visibelli per il Gruppo del MSI-DN, Ulianich per il Gruppo della Sinistra indipendente, Pollice per il Gruppo misto, Pagani per il Gruppo socialdemocratico e Coletta per il Gruppo repubblicano.

Poichè non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

I lavori terminano alle ore 11,20.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il Consigliere parlamentare preposto all'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. GIOVANNI LENZI