

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

17° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI GIOVEDÌ 4 AGOSTO 1988

Presidenza del Presidente **BERNARDI**

INDICE

Disegni di legge in sede deliberante

«Modificazioni alla legge 14 luglio 1965, n. 963, concernente disciplina della pesca marittima» (775-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE Pag. 2

MARIOTTI (*Fed. Eur. Ecol.*), relatore alla Commissione 2

PATRIARCA (*DC*) 2

«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 approvazione con modificazioni)

PRESIDENTE Pag. 3, 6, 8 e *passim*

BISSO (*PCI*) 9, 18

CHIMENTI (*DC*), relatore alla Commissione . 3, 9

MARIOTTI (*Fed. Eur. Ecol.*) 7, 20

PATRIARCA (*DC*) 6, 21

PRANDINI, ministro della marina mercantile 6, 8, 20

I lavori hanno inizio alle ore 9,30.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

«Modificazioni alla legge 14 luglio 1965, n. 963, concernente disciplina della pesca marittima» (775-B), approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: «Modificazioni alla legge 14 luglio 1965, n. 963, concernente disciplina della pesca marittima», già approvato dal Senato e modificato dalla Camera dei deputati.

Invito il senatore Mariotti a riferire alla Commissione sulle modifiche introdotte dalla Camera dei deputati.

MARIOTTI, relatore alla Commissione. Onorevoli colleghi, la Camera dei deputati ha apportato una sola modifica al testo approvato dal Senato, e precisamente all'articolo 9. Con tale modifica viene soppressa la sanzione amministrativa accessoria per la violazione di cui alla lettera c) dell'articolo 15 della legge n. 963 del 1965. In tal modo si corregge un'inesattezza contenuta nel testo già approvato dal Senato in base al quale la pesca di novellame sarebbe stata assoggettata a sanzioni non solo penali ma anche amministrative, laddove tutte le altre infrazioni ai divieti di cui alla legge n. 963 sono punite alternativamente con sanzioni penali ovvero amministrative.

Invito pertanto la Commissione ad approvare tale modifica e a varare quindi il provvedimento in titolo.

PRESIDENTE. Ringrazio il relatore per la sua esposizione e dichiaro aperta la discussione generale.

PATRIARCA. Indubbiamente, anche per ragioni di opportunità, dobbiamo accogliere la modifica introdotta dalla Camera dei deputati, però io desidero dare atto al Senato che con l'introduzione della doppia sanzione, quella penale e quella amministrativa, si è voluto sottolineare l'estrema gravità dell'infrazione relativamente alla pesca del novellame. Mi pare che il Senato, pur aggravando indubbiamente le sanzioni, aveva sottolineato alcuni aspetti importanti e delicati di questo sfruttamento assurdo che si continua a perpetrare anche nel nostro paese. Accettiamo comunque la modifica della Camera per un equilibrio tra le sanzioni e le varie infrazioni.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

Passiamo all'esame delle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati.

Gli articoli da 1 a 8 non sono stati modificati dalla Camera dei deputati.

Do lettura dell'articolo 9 nel testo modificato dalla Camera dei deputati:

Art. 9.

1. L'articolo 27 della legge 14 luglio 1965, n. 963, è sostituito dal seguente:

«Art. 27. - (Sanzioni amministrative accessorie). - 1. Alle violazioni dell'articolo 15, lettere a) e b), sono applicate le seguenti sanzioni amministrative accessorie:

- a) la confisca del pescato;
- b) la confisca degli strumenti, degli attrezzi e degli apparecchi di pesca usati, in contrasto con le norme della presente legge, escluse le navi;
- c) l'obbligo di rimettere in pristino, entro un termine prestabilito, le zone in cui sono stati costruiti opere o impianti non autorizzati».

La Camera dei deputati ha modificato soltanto la prima parte del nuovo testo che si propone del comma 1 dell'articolo 27.

Metto ai voti l'articolo 9 nel suo insieme con le modifiche introdotte dalla Camera dei deputati.

È approvato.

L'esame delle modificazioni introdotte dalla Camera dei deputati è così esaurito. Passiamo alla votazione finale.

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti nel suo complesso il disegno di legge nel testo trasmesso dalla Camera dei deputati.

È approvato.

«Modifiche alle leggi 11 febbraio 1971, n. 50, 6 marzo 1976, n. 51, e 26 aprile 1986, n. 193, nonchè nuova disciplina sulla nautica da diporto» (947)
(Seguito della discussione e approvazione con modificazioni)

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, nonchè nuova disciplina sulla nautica da diporto».

Invito il senatore Chimenti a riferire alla Commissione le conclusioni dei lavori del Comitato ristretto.

CHIMENTI, *relatore alla Commissione*. Il Comitato ristretto ha proceduto in due distinte riunioni ad un approfondito esame del disegno di legge ed ha convenuto sull'opportunità di alcune modifiche,

non numerose, ma comunque importanti, da apportare al testo. Una prima modifica consiste in una precisazione all'articolo 2 del disegno di legge, che a sua volta modifica l'articolo 3 della legge n. 50 del 1971, che individua il responsabile della costruzione. Con l'emendamento concordato in sede di Comitato ristretto si precisa che il responsabile della costruzione, di volta in volta nominato dal titolare della ditta, può essere o una persona che sia in possesso dei requisiti necessari per la progettazione della relativa unità da diporto, o un esperto, e tale verrà dichiarato a seguito di un previsto *iter*, speriamo breve, burocratico che sarà stabilito in un decreto del Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro dei trasporti.

In secondo luogo, con riferimento all'articolo 4, si è ritenuto che debba essere introdotta, rispetto alla previsione del testo iniziale, una precisazione. Si tratta di una correzione, relativamente al lavoro che abbiamo fatto, concernente la possibilità di elezione di domicilio da parte di cittadini stranieri presso l'autorità consolare dello Stato di appartenenza. In sede di Comitato ristretto, il senatore Ulianich aveva richiesto che tale elezione di domicilio venisse certificata. Abbiamo appreso però che detta certificazione non avviene, nè tantomeno possiamo imporla ad altre autorità statali. Ritengo comunque che il problema possa essere superato emendando il primo capoverso dell'articolo e stabilendo che, se non hanno domicilio in Italia, i cittadini devono eleggerlo presso l'autorità consolare dello Stato al quale appartengono nei modi e nelle forme previste dalle relative legislazioni. Siccome ogni singolo Stato ha una legislazione sua propria, noi ci valiamo di una conoscenza di queste legislazioni affinché il singolo cittadino possa muoversi secondo la legislazione vigente nel proprio Stato.

Il Comitato, poi, ha accolto un emendamento del collega Mariotti, volto ad introdurre un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 4, con il quale si prevede per i cittadini che iscrivono o che intendono iscrivere una unità da diporto nel registro navale italiano, il rilascio di una autorizzazione provvisoria che consenta per 180 giorni la possibilità di utilizzare tale unità nelle acque italiane.

Gli articoli 5 e 6 non hanno subito modifiche.

Il Comitato, inoltre, ha concordato su un emendamento da me presentato, interamente sostitutivo dell'articolo 7.

La nuova formulazione di tale articolo modifica i commi 3, 4 e 5 dell'articolo 12 della legge 11 febbraio 1971, n. 50. Il terzo comma dell'articolo 12 è stato variato in questi termini: «La prima visita periodica per le navi e le imbarcazioni abilitate alla navigazione oltre le sei miglia è effettuata dopo otto anni dall'iscrizione; per le imbarcazioni non abilitate alla navigazione oltre le sei miglia è effettuata invece dieci anni dopo l'iscrizione. Per entrambi i tipi di unità le successive visite periodiche sono effettuate ogni cinque anni». È opportuno sottolineare che in effetti la nuova normativa aumenta il livello di sicurezza perchè per le imbarcazioni, prima, non era imposta alcuna visita periodica, che veniva invece effettuata solo a richiesta del proprietario. Se è vero dunque che la nuova normativa amplia il tempo della prima visita per le navi di nuova costruzione è anche vero che impone per tutte le navi e imbarcazioni una visita periodica, non più a richiesta, ogni cinque anni.

Gli articoli 8 e 9 non sono stati modificati.

All'articolo 10 invece, rispettando le previsioni dell'ultimo aggiornamento dell'IVA, è stato modificato l'ultimo periodo dicendo che l'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto è rispettivamente stabilita nella misura del 19 e del 9 per cento anzichè del 18 e 9 per cento.

L'articolo 11 non ha subito modifiche, mentre l'articolo 12 viene profondamente innovato pur accettando la statuizione della tassa di stazionamento come unica tassa dovuta dalle unità da diporto. Con tali emendamenti si precisa che la misura annua della tassa di stazionamento viene distinta scalarmente: in ragione di 150 lire per ogni centimetro di lunghezza fuoritutto per i natanti; di 250 lire per le imbarcazioni; di 350 lire per le navi da diporto. Viene introdotta nel contempo, dopo il comma 4, una normativa che penalizza la mancata corresponsione della tassa di stazionamento fissando una sovratassa nella misura di tre volte il dovuto.

È stata poi proposta dai senatori Patriarca, Andò e Bausi la soppressione dell'articolo 13 e, dopo abbondanti discussioni, il Comitato ristretto ha accolto tale proposta.

L'articolo 14 resta invariato e altrettanto avviene per gli articoli 16 e 17, mentre all'articolo 15 è stato proposto dal presidente Bernardi un emendamento di carattere formale tendente a sostituire il comma 4 con il seguente: «Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti, è regolata l'attività di locazione e noleggio delle unità da diporto».

All'articolo 18 sono stati invece introdotti due emendamenti del collega Mariotti. Con uno di essi si modifica il primo comma dell'articolo inserendo, dopo le parole: «il Ministro della marina mercantile», le altre: «d'intesa con il Ministro del turismo e dello spettacolo». L'altro emendamento, che riguarda il secondo comma, aggiunge, dopo la parola: «luoghi», l'espressione: «e agli interessi di promozione del turismo nautico».

Infine, è stata proposta dal senatore Bisso l'introduzione di un nuovo articolo, il 18-bis, nel quale si dice che al fine di tutelare l'ambiente marino e costiero, il Ministro della marina mercantile emana entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge un regolamento che definisce le norme relative allo smaltimento dei rifiuti di bordo e all'inquinamento derivante dalla navigazione.

Aggiungo che da parte del Governo è venuto un apprezzamento per i rilievi fatti dalla Commissione in ordine all'articolo 18 e nello stesso tempo un impegno conseguente per gli anni a venire a richiedere, nell'ambito della legge finanziaria, un intervento finanziario più corposo per la costruzione dei ponti di ormeggio e per gli impianti di disinquinamento e di rimessaggio. D'altronde ricordo a me e a tutti che lo strumento di legge a disposizione consentirà al Governo e al Parlamento, secondo la nuova normativa della legge finanziaria, di prevedere se, così come si spera, entro il 1988 o entro un tempo accettabile questo provvedimento potrà diventare legge, uno strumento attuativo concreto non solo per pianificare, ma anche per realizzare.

Ho tentato di essere esauriente e spero di esserci riuscito. Raccomando quindi alla Commissione l'approvazione del provvedimento con le modifiche proposte all'unanimità dal Comitato ristretto,

ringraziando il Ministro per la collaborazione che ci ha fornito e i colleghi che hanno fatto un lavoro in tempi molto brevi, ma approfondito: oggi potremmo portarlo a conclusione.

PATRIARCA. Come ho già avuto modo di sottolineare, a mio avviso l'articolo 18 e l'articolo 19 meritavano alcune considerazioni, in modo particolare per quanto attiene il vero snellimento delle procedure nelle concessioni demaniali, che mi pare un aspetto più importante rispetto all'incentivo finanziario, che pur è opportuno, introdotto con questo provvedimento.

Vorrei ricordare al Ministro la necessità di sviluppare questo settore e mi pare che siano in elaborazione da parte del Ministero alcuni provvedimenti che snelliscono le procedure per le concessioni demaniali relativamente agli approdi ed anche ai porti turistici. La vecchia normativa indubbiamente è di una tale complessità che molte volte scoraggia coloro i quali hanno interesse a sviluppare questo settore che nel nostro paese rimane molto carente. Desidero anche esprimere il mio rammarico per il fatto che il programma di costruzione di punti di ormeggio trovi copertura - come è detto nell'articolo 19 - sugli accantonamenti per l'industria cantieristica ed armatoriale. Mi sento di raccomandare al Ministro una particolare attenzione nel momento dell'elaborazione della nuova legge finanziaria, tenendo conto che anche se quest'anno i cantieri non hanno subito danni dal ritardo del rinnovo della legge sui contributi ad essi destinati, ciò è avvenuto perchè si costruivano ancora scafi per commesse non ancora portate a compimento. Certamente questo non si verificherà per il nuovo anno, per cui se non approviamo tempestivamente il disegno di legge che contiene, oltre al recepimento delle direttive CEE, anche una normativa abbastanza significativa ed efficace con relativa provvista finanziaria per quanto attiene alla politica di sostegno ai nostri cantieri, certamente ci troveremo di fronte ad una situazione assai drammatica. Nell'accogliere le motivazioni che hanno indotto il Ministro a fare ricorso a questo capitolo, pur esprimendo la mia preoccupazione e il mio rammarico, ho fiducia che lo stesso Ministro, che indubbiamente ha dimostrato di avere tanto a cuore un settore che pure è parte importante per l'economia del paese, come quello della nautica da diporto, trovi concordanza nel Governo in ordine alla necessità di ottenere maggiori stanziamenti per l'industria cantieristica, che indubbiamente attraversa ancora un periodo di crisi particolare.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, dichiaro chiusa la discussione generale.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Esprimo apprezzamento per il lavoro del Comitato ristretto e quindi per l'impegno della Commissione a varare il provvedimento prima della chiusura dei lavori; tale evento rappresenta un segnale politico di rilievo per il settore della nautica da diporto, per il quale il provvedimento costituisce una risposta importante, anche se parziale, alle proprie aspettative. Posso assicurare che saranno assunte ulteriori misure per incentivare lo sviluppo del settore.

MARIOTTI. Signor Presidente, desidero presentare un ordine del giorno con il quale l'8ª Commissione del Senato impegna il Governo a istituire, nell'ambito di quelli che si tengono presso gli istituti professionali di Stato per le attività marinare, speciali corsi intesi alla formazione di personale idoneo ad essere impiegato nelle varie qualifiche professionali richieste dalla nautica da diporto.

Esso recita testualmente:

«L'8ª Commissione permanente del Senato, invita il Governo ad istituire, nell'ambito di quelli che si tengono presso gli istituti professionali di Stato ed istituti nautici per le attività marinare, speciali corsi intesi alla formazione di personale idoneo ad essere impiegato alle varie qualifiche professionali richieste dalla nautica di diporto».

0/947/1/8

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Accolgo l'ordine del giorno del senatore Mariotti e rivolgo un vivissimo ringraziamento agli onorevoli senatori che con il loro impegno ci hanno consentito di inviare questi segnali importanti proprio nel bel mezzo della stagione turistica. Credo che si sia fatto un buon lavoro e che, se non altro, si stia raggiungendo l'obiettivo di mettere l'accento sulla nautica da diporto anche se, come ben ci rendiamo conto, questo disegno di legge affronta solo alcuni aspetti, in modo particolare quello fiscale, sforzandosi di alleggerire talune procedure burocratiche. Sappiamo che la problematica è ben più complessa e alcuni emendamenti che io accolgo totalmente si fanno carico di segnalare quegli aspetti più complessi. Credo, comunque, che ci incamminiamo sulla strada giusta per arrivare, anche nella fase di ripensamento e ristrutturazione ministeriale, a dare alla nautica da diporto quel punto di riferimento, coordinamento e gestione che merita con un ispettorato *ad hoc*. Ringrazio ancora in modo vivo e sentito per lo sforzo che insieme abbiamo fatto.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'ordine del giorno di cui è già stata data lettura.

È approvato.

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli.
Ne do lettura:

Art. 1.

1. L'articolo 2 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dal seguente:

«Art. 2. - 1. Per le imbarcazioni da diporto di stazza lorda non superiore alle cinque tonnellate e per quelle costruite in serie la dichiarazione di costruzione è facoltativa».

È approvato.

Art. 2.

1. Il quarto comma dell'articolo 3 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dalla legge 26 aprile 1986, n. 193, è sostituito dal seguente:

«Il titolare della ditta costruttrice deve indicare un responsabile della costruzione non necessariamente abilitato alle costruzioni navali».

A questo articolo sono stati presentati alcuni emendamenti. Il primo è del relatore, senatore Chimenti, e tende a sostituire l'articolo 2 con il seguente:

Art. 2.

1. Il quarto comma dell'articolo 3 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dalla legge 26 aprile 1986, n. 193, è sostituito dal seguente:

«Il titolare della ditta costruttrice deve indicare un responsabile delle costruzioni che sia in possesso dei requisiti previsti dai commi 1 e 2 per le relative progettazioni o sia riconosciuto esperto dalla competente autorità marittima o della navigazione interna, sulla base dei requisiti stabiliti con decreto emanato dal Ministro della marina mercantile di concerto con il Ministro dei trasporti».

Il secondo è del senatore Ulianich e tende a sostituire, al nuovo comma 4, che si propone dell'articolo 3 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, le parole: «della costruzione» con le altre: «delle costruzioni».

Il terzo è ancora del relatore e, in via subordinata rispetto al primo, tende ad aggiungere, sempre al quarto comma del nuovo testo che si propone, in fine, le seguenti parole: «che sia in possesso dei requisiti previsti dai precedenti commi 1 e 2 per le relative programmazioni o sia riconosciuto esperto dalla locale capitaneria di porto sulla base dei criteri che saranno stabiliti con decreto del Ministro della marina mercantile».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento del relatore interamente sostitutivo dell'articolo 2.

È approvato.

Stante l'approvazione di tale emendamento, gli altri due emendamenti ad esso subordinati si intendono preclusi.

Art. 3.

1. Il secondo comma dell'articolo 5 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dalla legge 26 aprile 1986, n. 193, è sostituito dal seguente:

«Tali registri sono tenuti dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, dagli uffici locali marittimi, dalle delegazioni di

spiaggia autorizzate dal direttore marittimo a tenere i registri delle navi minori e galleggianti, e dagli uffici della motorizzazione civile».

Per una migliore formulazione del testo desidero presentare un emendamento di carattere formale: propongo cioè di sostituire, alla fine del comma, la parola: «e» con l'altra: «nonchè» e di eliminare la virgola.

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 3 nel suo insieme nel testo modificato.

È approvato.

Art. 4.

1. Il secondo comma dell'articolo 7 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dalla legge 26 aprile 1986, n. 193, è sostituito dai seguenti:

«Gli stranieri e le società estere che intendano iscrivere imbarcazioni e navi da diporto di loro proprietà nei registri di cui all'articolo 5, se non hanno domicilio in Italia, devono eleggerlo presso l'autorità consolare dello Stato al quale appartengono o possono nominare un proprio rappresentante, che abbia il domicilio in Italia, al quale le autorità marittime o della navigazione interna possono rivolgersi in caso di comunicazioni relative all'unità iscritta.

Nel caso che il rappresentante scelto sia straniero, deve trattarsi di persona regolarmente soggiornante in Italia».

A questo articolo il senatore Chimenti ha presentato un emendamento tendente ad aggiungere, al primo comma del nuovo testo che si propone, dopo le parole: «l'autorità consolare dello Stato al quale appartengono», le altre: «nei modi e nelle forme previste dalla legislazione dello Stato stesso».

BISSO. Mi asterrò dalla votazione sull'emendamento presentato dal relatore per le ragioni che già ho avuto occasione di esporre e di cui si è fatto portavoce a suo tempo il collega Ulianich. Prendo atto della risposta che le ambasciate hanno fornito, resta il fatto però che esse non vogliono avere grane.

CHIMENTI, *relatore alla Commissione*. Avevo sperato che ci fosse un consenso da parte delle singole ambasciate, ma non è stato così.

BISSO. Riconosco che la formulazione proposta: «nei modi e nelle forme previste dalla legislazione dello Stato stesso» è intelligente. Non so però se è possibile rinvenire in essa la soluzione del problema che avevamo posto.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento aggiuntivo presentato dal relatore.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 4 nel suo insieme, con l'emendamento testè accolto.

È approvato.

Il senatore Mariotti ha proposto un emendamento tendente ad inserire, dopo l'articolo 4, il seguente articolo aggiuntivo:

Art. 4-bis

1. Il cittadino straniero che acquista una imbarcazione o nave da diporto in Italia può chiedere alla competente autorità marittima o della navigazione interna il rilascio di un'autorizzazione provvisoria alla navigazione.

2. L'autorità competente, previa visita di accertamento ai sensi dell'articolo 12 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni ed integrazioni, rilascia l'autorizzazione di cui al comma precedente della durata non prorogabile di centottanta giorni, attribuendo all'unità da diporto una sigla terminante con la bilettera «DE».

3. Per tutta la durata della validità dell'autorizzazione l'unità da diporto è considerata in temporanea importazione.

Per una migliore formulazione del testo, propongo una modifica formale tendente a sostituire, al comma 2, la parola: «precedente» con l'altra: «1», cioè invece di dire: «di cui al comma precedente» si dovrebbe dire: «di cui al comma 1».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'articolo aggiuntivo presentato dal senatore Mariotti con la modifica da me proposta.

È approvato.

Passiamo all'esame degli articoli successivi.

Art. 5.

1. Il terzo comma dell'articolo 8 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dalla legge 26 aprile 1986, n. 193, è sostituito dal seguente:

«La licenza che abilita le imbarcazioni da diporto alla navigazione, di cui alla lettera a) del primo comma del presente articolo, è rilasciata

dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, dagli uffici locali marittimi, dalle delegazioni di spiaggia autorizzate dal direttore marittimo a tenere i registri delle navi minori e galleggianti e dagli uffici della motorizzazione civile».

2. Il quinto comma dell'articolo 8 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dalla legge 26 aprile 1986, n. 193, è sostituito dal seguente:

«La licenza che abilita le imbarcazioni da diporto alla navigazione, di cui alla lettera *b*) del primo comma del presente articolo, è rilasciata dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi, dagli uffici locali marittimi e dalle delegazioni di spiaggia autorizzate dal direttore marittimo a tenere i registri delle navi minori e galleggianti».

Anche a questo articolo, sempre per una migliore formulazione del testo, presento alcune modifiche di carattere puramente formale.

La prima tende a sostituire, al primo comma, la dizione: «di cui alla lettera *a*) del primo comma del presente articolo» con l'altra: «di cui alla lettera *a*), primo comma» e a sostituire, alla fine, la parola: «e» con l'altra: «nonchè».

Poichè nessuno domanda di parlare, la metto ai voti.

È approvata.

La seconda modifica è analoga alla prima e tende a sostituire, al secondo comma, la dizione: «di cui alla lettera *b*) del primo comma del presente articolo» con l'altra: «di cui alla lettera *b*) primo comma».

Poichè nessuno domanda di parlare la metto ai voti.

È approvata.

Metto ai voti l'articolo 5 nel suo insieme nel testo emendato.

È approvato.

Art. 6.

1. Il terzo comma dell'articolo 9 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dalla legge 26 aprile 1986, n. 193, è sostituito dal seguente:

«La licenza di cui al primo comma dell'articolo 8 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».

È approvato.

Art. 7.

1. Il terzo comma dell'articolo 12 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, è sostituito dai seguenti:

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

Ricorrendo le circostanze indicate nel comma precedente, il proprietario ha l'obbligo di chiedere l'effettuazione delle visite periodiche o di quelle occasionali all'autorità marittima o della navigazione interna presso cui l'unità è iscritta o a quella nella cui giurisdizione essa si trova».

Il relatore ha presentato il seguente emendamento sostitutivo dell'intero articolo:

Art. 7.

1. Il terzo, quarto e quinto comma dell'articolo 12 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, sono sostituiti dai seguenti:

«La prima visita periodica per le navi e le imbarcazioni abilitate alla navigazione oltre le sei miglia è effettuata dopo otto anni dall'iscrizione; per le imbarcazioni non abilitate alla navigazione oltre le sei miglia è effettuata invece dieci anni dopo l'iscrizione. Per entrambi i tipi di unità le successive visite periodiche sono effettuate ogni cinque anni.

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

Ricorrendo le circostanze indicate nel comma precedente, il proprietario ha l'obbligo di chiedere l'effettuazione delle visite periodiche o di quelle occasionali all'autorità marittima o della navigazione interna presso cui l'unità è iscritta o a quella nella cui giurisdizione essa si trova».

Per una migliore formulazione del testo propongo due modifiche formali anche a questo articolo.

La prima tende ad aggiungere, nella parte introduttiva, dopo le parole: «n. 50» le altre: «come modificato dalla legge 26 aprile 1986, n. 193».

La seconda tende a sostituire, nell'ultimo capoverso, la dizione: «nel comma precedente» con l'altra: «nel quarto comma».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'emendamento sostitutivo dell'intero articolo presentato dal relatore con le modifiche da me proposte.

È approvato.

Art. 8.

1. Il quarto comma dell'articolo 44 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dalla legge 6 marzo 1976, n. 51, è sostituito dal seguente:

«Per le operazioni che richiedono l'intervento del Registro italiano navale, secondo le norme vigenti, le tariffe per l'intervento dello stesso sono approvate con decreto del Ministro della marina mercantile. Tali spese sono a carico degli interessati. Per le operazioni previste dalla tabella allegata alla presente legge, i tributi in essa stabiliti sono ridotti della metà se è richiesto l'intervento del Registro italiano navale».

È approvato.

Art. 9.

1. I motoscafi ad uso privato, di cui al regio decreto-legge 9 maggio 1932, n. 813, convertito dalla legge 20 dicembre 1932, n. 1884, sono equiparati, ai fini dell'abilitazione al comando e della relativa tassa sulle concessioni governative, alle unità da diporto.

È approvato.

Art. 10.

1. L'articolo 15 della legge 6 marzo 1976, n. 51, è sostituito dal seguente:

«Art. 15. - 1. Per le cessioni e le importazioni delle imbarcazioni e dei natanti da diporto, così come definiti all'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni e integrazioni, l'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto è rispettivamente stabilita nella misura del 18 e del 9 per cento».

A questo articolo il relatore ha presentato un emendamento che sposta dal 18 al 19 per cento l'aliquota dell'imposta sul valore aggiunto.

Metto ai voti tale emendamento.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 10 nel suo insieme nel testo emendato.

È approvato.

Art. 11.

1. L'articolo 16 della legge 6 marzo 1976, n. 51, è sostituito dal seguente:

«Art. 16. - 1. Il penultimo comma della nota alla tariffa E di cui all'allegato 1 al testo unico delle leggi sulle tasse automobilistiche,

approvato con decreto del Presidente della Repubblica 5 febbraio 1953, n. 39, e successive modificazioni, è così modificato:

“Le unità da diporto, come definite all’articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni, non sono soggette alle tasse stabilite dalla presente tariffa”».

È approvato.

Art. 12.

1. L’articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51, come sostituito dall’articolo 2 della legge 20 aprile 1978, n. 153, è sostituito dal seguente:

«Art. 17. - 1. Le navi, le imbarcazioni e i natanti (a motore o a vela con motore ausiliario) da diporto nazionali sono soggetti al pagamento della tassa di stazionamento.

2. La tassa di stazionamento è stabilita in base alla lunghezza fuoritutto dell’unità da diporto a prescindere dalla potenza installata, ed è pari a lire 150 per ogni centimetro di lunghezza.

3. Per le unità a vela con motore ausiliario la tassa di stazionamento calcolata come previsto al comma precedente è ridotta alla metà.

4. Le modalità di riscossione della tassa di stazionamento sono stabilite con decreto del Ministro della marina mercantile, emanato di concerto con i Ministri delle finanze e dei trasporti.

5. La tassa di stazionamento è annuale per le imbarcazioni e navi da diporto, mentre è dovuta solo per il periodo d’uso per i natanti con un minimo di quattro mesi».

A questo articolo il relatore ha presentato i seguenti due emendamenti:

Al capoverso 2, penultimo rigo, dopo le parole: «lire 150» inserire le seguenti: « , 250 e 350» e aggiungere in fine le seguenti parole: «rispettivamente per i natanti, le imbarcazioni e le navi».

Dopo il quarto capoverso inserire il seguente:

«La mancata corresponsione della tassa di stazionamento comporta una sovratassa pari al triplo della tassa dovuta, oltre il pagamento del tributo evaso».

Poichè nessuno domanda di parlare metto ai voti il primo di essi.

È approvato.

Metto ai voti il secondo degli emendamenti presentati dal relatore.

È approvato.

Sempre per una migliore formulazione del testo, propongo una modifica di carattere formale tendente a sostituire, al comma 3, la parola: «precedente» con l'altra: «2».

Poichè nessuno domanda di parlare, la metto ai voti.

È approvata.

BISSO. Mi asterrò dal votare l'articolo 12.

PRESIDENTE. Poichè nessun altro domando di parlare, metto ai voti l'articolo 12 nel suo insieme, con gli emendamenti testè accolti.

È approvato.

Art. 13.

1. L'autenticazione della firma dell'alienante sugli atti comprovanti l'acquisto di unità da diporto, di cui all'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni e integrazioni, da esibire dal proprietario in occasione dell'iscrizione delle unità medesime nei registri di cui all'articolo 5 della legge predetta, può essere effettuata a cura di notaio, o di segretario comunale, o dei funzionari degli uffici preposti alla tenuta dei registri ai sensi del citato articolo 5.

2. L'autenticazione può essere fatta anche con la semplice formula «vera la firma di...», senza che occorra la iscrizione in repertorio.

I senatori Patriarca, Andò e Bausi hanno presentato un emendamento soppressivo dell'intero articolo.

Poichè non sono stati presentati altri emendamenti, e nessuno chiede di parlare, metto ai voti il mantenimento dell'articolo 13.

Non è approvato.

Art. 14.

1. Agli atti di natura traslativa o dichiarativa, aventi per oggetto le unità da diporto, di cui all'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni ed integrazioni, si applicano le disposizioni di cui all'articolo 7, parte prima, della tariffa allegata al testo unico delle disposizioni concernenti l'imposta di registro, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 26 aprile 1986, n. 131.

2. All'articolo 7 di cui al comma 1 è aggiunta la seguente lettera:

«f) unità di diporto:

1) natanti	L.	70.000
2) imbarcazioni	»	200.000
3) navi	»	1.000.000».

È approvato.

Art. 15.

1. In deroga a quanto stabilito dal secondo comma dell'articolo 1 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, e successive modificazioni ed integrazioni, le imbarcazioni e i natanti da diporto possono essere utilizzati mediante contratti di locazione o di noleggio.

2. Presso le autorità marittime e della navigazione interna sono istituiti registri in cui vengono iscritte le unità da diporto adibite alla locazione e al noleggio.

3. Presso le stesse autorità indicate nel comma 2 sono istituiti ruoli speciali delle ditte operanti nel settore della locazione e del noleggio di unità da diporto.

4. Il Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti, stabilisce con decreto norme e regolamenti relativi all'attività di locazione e noleggio delle unità da diporto.

Propongo di sostituire il quarto comma con il seguente: «4. Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dei trasporti, è regolata l'attività di locazione e noleggio delle unità da diporto».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti tale emendamento.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 15 nel suo insieme nel testo emendato.

È approvato.

Art. 16.

1. L'autorità marittima, nell'ambito della propria competenza, esercita la polizia della nautica da diporto.

È approvato.

Art. 17.

1. L'articolo 52 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dalla legge 14 agosto 1974, n. 378, è abrogato.

È approvato.

Art. 18.

1. Al fine di incentivare la nautica da diporto il Ministro della marina mercantile formula, entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, sentito il Consiglio superiore della marina

mercantile, un programma, per il triennio 1988-1990, di costruzione e attrezzamento di punti di ormeggio e di impianti di insilamento e rimessaggio per unità da diporto sulle aree del demanio marittimo.

2. Il programma deve contenere le localizzazioni di massima, la priorità e i tipi di intervento in relazione alla peculiarità dei luoghi, i tempi di attuazione ed i mezzi finanziari occorrenti.

3. 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.

4. I titolari delle concessioni sono autorizzati a contrarre mutui con il Consorzio di credito per le opere pubbliche in relazione ad un volume complessivo di investimenti di lire 20 miliardi.

5. Il Ministro della marina mercantile può concedere, in favore dei concessionari di cui al comma 4, un contributo in misura pari al 5 per cento, per ogni semestre e per la durata di quindici anni, della spesa per investimenti individuata secondo criteri da stabilirsi, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro del tesoro.

A questo articolo il senatore Mariotti ha presentato due emendamenti. Il primo tende ad aggiungere, al comma 1, dopo le parole «Il Ministro della marina mercantile» le altre: «di intesa con il Ministro del turismo e dello spettacolo».

Il secondo tende ad aggiungere, al comma 2, dopo la parola: «luoghi», le altre: «e agli interessi di promozione del turismo nautico».

Poichè nessuno chiede di parlare metto ai voti il primo di essi.

È approvato.

Metto ai voti il secondo di tali emendamenti.

È approvato.

Per una migliore formulazione del testo, anche a questo articolo propongo una modifica formale tendente ad aggiungere, al comma 2, dopo le parole: «dei luoghi», l'altra: «nonchè».

Poichè nessuno domanda di parlare, metto ai voti l'articolo 18 nel testo emendato e con la modifica da me indicata.

È approvato.

Il senatore Bisso ha presentato un emendamento tendente ad inserire, dopo l'articolo 18, il seguente articolo aggiuntivo:

Art. 18-bis

«Al fine di tutelare l'ambiente marino e costiero, il Ministro della marina mercantile emana entro sei mesi dalla entrata in vigore della

presente legge un regolamento che definisce le norme relative allo smaltimento dei rifiuti di bordo e all'inquinamento derivante dalla navigazione».

Poichè nessuno domanda di parlare, lo metto ai voti.

È approvato.

Art. 19.

1. All'onere derivante dall'applicazione dell'articolo 18, valutato in lire 2 miliardi annui a decorrere dal 1988, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 1988-1990, al capitolo 9001 dello stato di previsione del Ministero del tesoro per l'anno finanziario 1988, all'uopo parzialmente utilizzando l'accantonamento «Industria cantieristica e armatoriale (direttiva CEE n. 87/167)».

2. Il Ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

È approvato.

L'esame degli articoli è così esaurito.
Passiamo alla votazione finale.

BISSO. Come è risaputo, nel nostro paese il settore della nautica da diporto ha incontrato e incontra tuttora notevoli difficoltà. In larga misura tali difficoltà dipendono da grosse carenze di natura strutturale e mi sembra di poter dire che manca ancora una politica, una programmazione nazionale per i porti turistici. Vedremo cosa accadrà quando il Ministero affronterà concretamente questo problema, viste anche le dichiarazioni recentemente fatte.

A queste carenze di ordine strutturale si salda una legislazione che io ed il mio Gruppo reputiamo del tutto inadeguata alle nuove problematiche che questo settore è venuto ponendo. Mi sembra che questa consapevolezza sia diffusa nella nostra Commissione, e nelle parole stesse pronunciate quest'oggi dal Ministro trovo conferma di quanto in questa materia ancora bisogna fare per arrivare ad una sistemazione più organica. L'insieme delle difficoltà ha determinato e determina notevoli spostamenti di flussi turistici a favore di operatori esteri; paesi mediterranei quali la Spagna, la Francia, la Grecia, la Jugoslavia e la Turchia registrano rilevanti flussi turistici - tutti lo sappiamo - provenienti dal Nord America e dall'Europa centro-settentrionale e ad essi contribuisce la stessa clientela italiana. Rimuovere queste difficoltà è perciò essenziale per riquilibrare un'offerta di servizi che, oltre a corrispondere in modo più consono alle esigenze del turismo da diporto internazionale, sia in grado di determinare nuove capacità di attrazione di flussi turistici internazionali a favore degli operatori del nostro paese.

Il disegno di legge n. 947 poteva costituire l'occasione da non perdere per una risposta di più ampio respiro rispetto al problema che

questo settore viene sollevando. Le finalità che si indicano nella parte introduttiva del provvedimento sono condivise da noi comunisti e lasciavano ben sperare. Si indicavano lo snellimento delle procedure, su cui non si può non essere d'accordo, l'alleggerimento del carico fiscale, eccetera. Si tratta di iniziative volte a creare condizioni di recepitività logistica per quanto riguarda in particolare l'insieme dei corpi; si tratta quindi di una prima risposta rispetto al miglioramento di strutture per fare aumentare la ricettività della nautica da diporto. Questi principi, queste finalità, questi presupposti tali da definire una strategia di intervento nel campo della nautica da diporto erano, sono e rimangono da noi condivisi. In realtà, a nostro giudizio, l'occasione non è stata colta nella sua pienezza e nelle possibilità che ci venivano offerte; da questo punto di vista mi permetto di dire che in parte l'occasione è stata mancata.

A questo riguardo vorrei fare due osservazioni conclusive. In primo luogo, l'attività nautica da diporto, con la sua indiscutibile valenza turistica, ha segnato un notevole sviluppo e questo sviluppo ha determinato il sorgere di imprese che si specializzano nel noleggio e nella locazione della nautica da diporto, consentendo a migliaia di persone di poter accedere a questo tipo di turismo; è quindi un'attività altamente meritoria, in quanto permette a migliaia di persone di praticare attività nautiche. Con il fiorire di queste imprese nasce una nuova figura professionale. Questa figura, che possiamo definire di imprenditore per il turismo nautico, è destinata a superare di gran lunga l'attuale numero di 600 unità. È questo infatti il numero delle imprese che gestiscono il noleggio e la locazione. Ciò pone, a mio modo di vedere, il problema di una regolamentazione di tale attività, e non sto qui a far perdere tempo e a spiegare perchè essa va regolamentata. Per questo l'istituzione di un albo professionale, ove vengano iscritte e regolamentate le attività delle imprese turistiche operanti nel settore della locazione e del noleggio di unità per la navigazione marittima da diporto, ci sembrava una soluzione giusta a cui arrivare con l'articolo 15 del provvedimento, essendo appunto l'articolo 15 quello che affronta in qualche misura il problema inerente al noleggio e alla locazione. Tale questione, specialmente nel comma 4, poteva essere affrontata nei termini di dare una soluzione più organica allo specifico problema che sorge come manifestazione dello sviluppo assunto da questa attività.

Questo era il senso della proposta da me avanzata, che peraltro poteva essere anche modificata, nel senso di stabilire un albo centrale nazionale gestito dal Ministero della marina mercantile, così come vengono gestiti gli altri albi. Comunque il senso della nostra proposta non è stato accettato.

Anche le soluzioni proposte per l'articolo 12 non ci sembrano risolvere la questione, che un po' tutti avevamo sollevato, relativa ad un più giusto equilibrio nel pagamento della tassa di stazionamento. Ora, con le modifiche apportate, la questione viene in realtà modificata rispetto al passato e purtuttavia la soluzione individuata non ci sembra la più pertinente per quanto riguarda questo specifico problema. Tornando sulla materia avremo occasione di avanzare proposte specifiche su questo problema. Il discorso potrebbe continuare per

quanto riguarda altre questioni da noi sollevate: il problema delle immatricolazioni, della certificazione per le barche estere, e via di seguito.

Non voglio dilungarmi oltre. Mi sembra che la risposta che infine ho avuto è stata che le mie proposte potrebbero anche essere accettate, purtuttavia c'è una struttura che, se vengono introdotti ulteriori carichi e controlli, ne risulterebbe ulteriormente appesantita e incapace di funzionare. Mi sembra che questa sia la vera questione che con questo provvedimento non si affronta, il problema cioè delle strutture preposte per porre ordine in una situazione in cui ordine non c'è. È estremamente difficile che, se la struttura rimane la stessa, essa possa manifestare quell'efficienza che attualmente non è in grado di esprimere.

E quindi il vero problema consiste nel giungere a misure tali da rendere più efficiente questa struttura e da metterla in grado di offrire quei servizi che, per esempio, nel campo della motorizzazione civile – pur con limiti che i colloqui avuti in proposito hanno manifestato – si sono raggiunti.

In base a tali considerazioni, signor Presidente, signor Ministro, il nostro Gruppo si asterrà nel voto finale sul provvedimento.

Se il Ministro lo consente, vorrei poi rivolgergli un invito e suggerirgli, in occasione della inaugurazione del salone nautico di Genova che si avrà fra pochi mesi, in cui saranno presenti i costruttori, le società, gli operatori, di affrontare la discussione sui punti rispetto ai quali intende lavorare per rendere più organica la legislazione in materia.

PRANDINI, *ministro della marina mercantile*. Esaminerò con grande attenzione la sua proposta, senatore Bisso.

MARIOTTI. Già esaminando gli articoli di cui il provvedimento è composto abbiamo rilevato come con questo disegno di legge non si esaurisce la problematica del settore, così vasto e rilevante per il nostro paese che ha un dispiegarsi di migliaia di chilometri di coste, cantieri con un tradizionalmente elevato livello tecnico e un'apertura ai problemi ed al mercato internazionale.

Parlavo dell'alto livello tecnico dei nostri cantieri; esso, che è alla base del successo della cantieristica italiana, oggi trova esplicazione in attività nuove. I nostri maestri d'ascia di un tempo operavano per le imbarcazioni adibite ad attività lavorative, oggi invece il settore si è sviluppato nel campo turistico per il diporto, per l'utilizzazione del tempo libero.

Annettiamo a tali attività una importante rilevanza economica in termini di ricaduta lavorativa: esistono oltre seicento unità operative nel nostro paese.

Riteniamo altresì di aver compiuto un lavoro positivo inserendo nell'articolato norme che tendono a migliorare il rapporto con i paesi esteri e ad incrementare le nostre vendite. Riteniamo dunque di aver fornito un contributo oltre che utili indicazioni. Inoltre, considerato che non è contenuta nell'articolato attuale alcuna norma relativa alla preparazione del personale che dovrà essere adibito alle attività

marinare connesse alla nautica da diporto, abbiamo sollecitato il Governo a dare norme specifiche e articolate in materia.

Dobbiamo infine prendere atto che non è stato risolto interamente il problema e che rimangono aperte questioni importanti, ad esempio quella degli approdi, dei porticcioli turistici. Il Ministro ha dichiarato però che tale problematica è all'esame del Ministero e verrà presto portata all'attenzione del Parlamento. Ci auguriamo inoltre che sia prontamente affrontato anche il problema legato alle dimensioni sempre maggiori che assume il settore.

Comunque, pur rimanendo aperti molti aspetti del problema, riteniamo - l'ho già detto - di aver dato un contributo fondamentale alla loro soluzione con queste nuove norme che approviamo e che ci auguriamo verranno presto definite anche presso l'altro ramo del Parlamento così da favorire lo sviluppo del settore, l'incremento della produzione e la regolamentazione di alcune questioni che le leggi precedenti non potevano affrontare. Esprimiamo quindi parere favorevole all'approvazione del provvedimento stesso.

PATRIARCA. Il Gruppo della Democrazia cristiana esprime comprensibile soddisfazione per l'approvazione di queste norme sulla nautica da diporto che in un certo senso vanno a correggere alcune distorsioni e ad introdurre un processo di adeguamento alle esigenze dello sviluppo di questo settore, che ha avuto nell'ultimo periodo un momento di comprensibile esaltazione.

Esprimiamo innanzitutto soddisfazione per la risposta che si dà a tutto il mondo della nautica da diporto, e in modo particolare ai lavoratori dei cantieri e agli operatori per la nautica da diporto che indubbiamente costituiscono un comparto assai significativo per l'economia del nostro paese. Noi abbiamo contribuito, attraverso un dibattito approfondito, insieme con l'opera intelligente ed avveduta del relatore, anche a sottolineare alcuni aspetti che ci sembravano suscettibili di una maggiore attenzione relativamente alla sicurezza dei natanti in mare. Abbiamo sottolineato questi aspetti anche attraverso l'introduzione di qualche correzione che andava incontro alle preminenti esigenze di sicurezza.

Abbiamo anche espresso nel corso della discussione il nostro consenso sugli articoli relativi alla individuazione di punti di approdo e all'incentivazione di essi, però non abbiamo mai mancato di sottolineare che questo è un segnale che il Governo ha voluto dare, ma un segnale certamente inadeguato che non soddisfa l'esigenza di fondo di una regolamentazione più stringente, ma più coerente con le esigenze della mobilità in ordine al settore degli approdi. Abbiamo voluto anche sottolineare l'aspetto dell'impegno finanziario, che è stato individuato attraverso l'utilizzo delle poche somme che l'ultima legge finanziaria ha messo a disposizione della cantieristica. A tale riguardo rinnoviamo l'appello del Ministro perchè nella nuova legge finanziaria venga restituita a questo settore la pienezza della dotazione finanziaria necessaria per consentire ai nostri cantieri non solo la sopravvivenza, ma anche la possibilità di un riordino generale e della messa in condizione di fronteggiare la concorrenza nell'ambito della Comunità, se non mondiale.

Volevo anche sottolineare un altro aspetto su cui il Governo deve incentrare la sua attenzione. Certo, questo provvedimento, sciogliendo alcuni vincoli, agevola indubbiamente anche lo sviluppo della nautica da diporto, però anche la cantieristica della nautica da diporto soffre di processi di crisi abbastanza significativi. Certamente i colleghi che conoscono la materia ricorderanno le grandi difficoltà del gruppo Benetti di Viareggio, che era uno dei gruppi più prestigiosi della cantieristica da diporto e che purtroppo è andato in amministrazione controllata; molti altri cantieri come questo hanno subito un processo di forte crisi, che diventerà forse irreversibile se non vi sarà un'attenzione da parte del Governo e del Parlamento. Per la verità, nell'approvazione della legge finanziaria dello scorso anno, si era stabilito a titolo simbolico uno stanziamento di 5 miliardi per lo sviluppo della cantieristica da diporto. Questo stanziamento è andato perduto e questo segnale importante non è stato ripreso neppure in questo provvedimento; mi voglio augurare che ciò avvenga con il disegno di legge che è già stato presentato in Consiglio dei ministri sulla cantieristica e sull'armamento. Se non lo ha già fatto il Governo mi auguro che questa Commissione, che è molto attenta ai punti di crisi dei settori che riguardano l'economia marittima, terrà conto dell'esigenza di offrire un concreto aiuto in modo particolare a quei cantieri da diporto che hanno dimensioni assai consistenti e che si trovano in difficoltà. Noi abbiamo sempre avuto sensibilità in ordine a questi temi e certamente non mancheremo di rivolgere la nostra attenzione anche ai problemi che investono in modo particolare i cantieri di maggiore consistenza nel settore della nautica da diporto.

Con questo impegno confermiamo la nostra adesione al disegno di legge, esprimendo al Ministro, che ha fortemente voluto l'approvazione di questo provvedimento, l'augurio che il suo impegno in vari settori porti a riequilibrare un po' tutto il comparto dell'economia marittima del nostro paese che ha subito negli ultimi anni momenti di involuzione.

PRESIDENTE. Da parte mia vorrei dire che le dichiarazioni di voto dei colleghi che mi hanno preceduto, anche quelle che hanno portato a conclusioni di astensione, mi esimono dal fare commenti ulteriori a questo provvedimento che per me rimane sempre un punto fermo e concreto di interesse per il mondo della nautica da diporto, legato a tanti fattori imprenditoriali e turistici di assetto.

Mi auguro che vengano altri provvedimenti di questo tipo e ringrazio tutti i colleghi per il lavoro svolto e per il contributo recato.

Poichè nessun altro domanda di parlare per dichiarazione di voto, metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso, con le modifiche introdotte e avvertendo che la numerazione degli articoli dovrà essere conseguentemente modificata.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 10,35.

SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Il referendario parlamentare reggente l'Ufficio centrale e dei resoconti stenografici

DOTT. GIOVANNI LENZI