

# SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

## 8<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

### 11° RESOCONTO STENOGRAFICO

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 15 GIUGNO 1988

Presidenza del Vice Presidente **MARIOTTI**

#### INDICE

##### Disegni di legge in sede deliberante

«Modificazioni alla legge 14 luglio 1965, n. 963, concernente disciplina della pesca marittima» (775)

**(Rinvio del seguito della discussione)**

PRESIDENTE ..... Pag. 3

«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)

**(Discussione e rinvio)**

PRESIDENTE ..... 1, 3

CHIMENTI (DC), relatore alla Commissione .... 1, 3

PATRIARCA (DC) ..... 3

*I lavori hanno inizio alle ore 10,30.*

##### 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)

(Discussione e rinvio)

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

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

CHIMENTI, relatore alla Commissione. Il disegno di legge n. 947 intende attuare un

ulteriore e più efficace intervento legislativo per il comparto della nautica da diporto, finora regolato da un *corpus* di norme ricco ed articolato ma privo di sistematicità. Al fine di sfruttare più incisivamente le notevoli potenzialità ancora inespresse del settore, il Governo ha dunque ritenuto di operare essenzialmente su tre ordini di fattori: lo snellimento delle procedure, l'alleggerimento del carico fiscale e l'impulso alle iniziative volte a creare condizioni di ricettività logistica.

Con un primo gruppo di articoli si opera una concreta quanto responsabile *deregulation* della materia, nel proposito di ridurre il più possibile le incombenze burocratiche.

In particolare, con l'articolo 1 si estende la facoltatività della dichiarazione di costruzione, prevista finora per le imbarcazioni fino a cinque tonnellate di stazza lorda, anche a quelle realizzate in serie, mentre con l'articolo 2 si chiarisce che la norma attualmente vigente (di cui al quarto comma dell'articolo 3 della legge n. 50 del 1971) non contiene alcuna prescrizione circa il possesso di titoli professionali abilitanti alla costruzione navale.

Inoltre, con l'articolo 3 si abilitano automaticamente le delegazioni di spiaggia autorizzate dal direttore marittimo a tenere i registri delle navi minori e galleggianti, nonchè i registri delle imbarcazioni da diporto, mentre con l'articolo 4 si prevedono procedure particolarmente agili per gli utenti stranieri. Con l'articolo 5 si apporta una modifica resasi necessaria a seguito di quella introdotta con il precedente articolo 3, mentre con l'articolo 6 si prevede l'abolizione formale del visto di convalida sulla licenza di navigazione.

Con l'articolo 7 si porta a dieci anni l'obbligo della visita periodica, come già per la revisione delle automobili, e si rende obbligatoria, di contro, la denuncia all'autorità marittima o della navigazione interna dei sinistri o delle modifiche apportate allo scafo o all'apparato motore.

Infine, con l'articolo 8 si introduce il principio che il Ministero della marina mercantile, che delega al Registro italiano navale l'assolvimento di funzioni sue proprie, ne approvi il relativo tariffario, mentre con l'articolo 9 si equiparano le unità da diporto ai motoscafi ad uso privato ai fini dell'abilitazio-

ne al comando e della relativa tassa sulle concessioni governative.

Altre norme finalizzate ad uno snellimento delle procedure burocratiche sono contenute negli articoli 13 e 15. In particolare, l'articolo 13 risolve il problema dell'autenticazione della firma dell'alienante sugli atti di compravendita di unità da diporto, che può essere effettuata dai soggetti abilitati senza che occorra l'iscrizione in repertorio. Con l'articolo 15, invece, si prende finalmente atto di una realtà ormai diffusa e si prevede che le imbarcazioni ed i natanti da diporto possano essere utilizzati anche mediante contratti di locazione e noleggio.

Un secondo gruppo di articoli riguarda, invece, gli aspetti fiscali. Con l'articolo 10 si elimina, ai fini dell'applicazione dell'IVA, l'attuale discriminazione tra imbarcazioni fino a diciotto tonnellate di stazza lorda e imbarcazioni di stazza superiore e si stabilisce, per taluni natanti, un'aliquota IVA ridotta al 9 per cento.

Gli articoli 11 e 12 sanciscono, inoltre, la peculiare differenza tra unità da diporto e autoveicoli con riferimento alla tassa d'iscrizione. Per le prime si generalizza l'attuale tassa di stazionamento agganciandola alla lunghezza della imbarcazione anzichè alla stazza, con conseguente semplificazione degli accertamenti; di particolare rilievo è, poi, l'esenzione per le unità da diporto straniere. L'articolo 14, infine, stabilisce che la registrazione degli atti riguardanti le unità da diporto avviene a tassa fissa.

Seguono, quindi, due articoli a sè stanti, e precisamente: l'articolo 16, che sancisce la competenza specifica dell'autorità marittima in tema di polizia e di sicurezza della navigazione da diporto, e l'articolo 17, che abroga l'articolo 52 della legge 11 febbraio 1971, n. 50, come modificato dalla legge n. 378 del 1974, per poter sanare alcune situazioni pregresse venutesi a creare in seguito all'emanazione del decreto ministeriale del 28 febbraio 1977, concernente, tra l'altro, norme per la sostituzione delle patenti rilasciate anteriormente all'entrata in vigore del decreto stesso.

Un terzo gruppo di articoli, costituito dagli articoli 18 e 19, prevede forme di incentivo alla ricettività per la nautica da diporto. Non essendo stato possibile, per il momento, af-

frontare tale complessa problematica nella sua globalità, il disegno di legge al nostro esame si è orientato verso una forma di sostegno per la realizzazione e l'attrezzamento di punti di ormeggio e di impianti di rimessaggio e insilamento a terra, in modo da favorire il costume di non tenere permanentemente in mare unità facilmente trasportabili, al fine di riservare il massimo spazio di acque portuali ad unità di maggiori dimensioni o in transito.

Questo, molto succintamente, è il contenuto del provvedimento al nostro esame, di cui raccomando una sollecita approvazione.

**PRESIDENTE.** Ringrazio il relatore per la sua esposizione e faccio presente alla Commissione che sarebbe forse opportuno rinviare l'esame del disegno di legge ad altra seduta.

**CHIMENTI, relatore alla Commissione.** Sarebbe comunque opportuno, signor Presidente, compatibilmente con le esigenze della Commissione, approvare il disegno di legge nel più breve tempo possibile.

**PATRIARCA.** Concordo con la proposta di rinvio dell'esame del provvedimento. Vorrei però, in via preliminare, prima che si affronti la discussione generale, approfittare dell'occasione per invitare il Governo ad approfondire l'esame degli articoli 18 e 19.

Convengo sulla necessità di una certa urgenza nel procedere all'approvazione del disegno di legge: si tratta, infatti, di norme che in un certo senso dovrebbero sburocratizzare il settore e, pertanto, si troverà una facile convergenza da parte dei componenti della Commissione.

Propongo solo di effettuare un esame più approfondito degli articoli 18 e 19. Innanzi tutto il programma previsto all'articolo 18 dovrebbe essere meglio specificato, perchè mi sembra molto velleitario specialmente nelle forme previste di sostegno al settore anche di carattere finanziario. Oltretutto, la previsione di 2 miliardi è semplicemente ridicola per un programma che riguarda le attrezzature a terra e che indubbiamente riveste caratteri di urgenza e di priorità.

Questo complesso di iniziative va supportato con indicazioni di carattere finanziario, che

non possono essere quelle previste all'articolo 19 del disegno di legge dove, per far fronte all'onere di 2 miliardi, si prevede l'utilizzazione del già molto ridimensionato accantonamento: «Industria cantieristica e armatoriale (direttiva CEE n. 87/167)». Questa dotazione finanziaria mi sembra insufficiente rispetto all'esigenza di creare attrezzature di natura paraportuale.

Devo anche dire che iniziative di carattere privatistico, che in un certo senso potrebbero dar luogo alla creazione di punti di ormeggio, dovrebbero essere incentivate, più che finanziariamente, attraverso una forma più snella per le concessioni; mi pare, oltretutto, che ne deriverebbero apporti finanziari per l'erario.

Sarebbe opportuno, signor Presidente, meditare su questi due articoli che costituiscono, secondo me, motivo di preoccupazione, mentre si procede a licenziare un disegno di legge che indubbiamente ha la sua importanza e necessità.

**PRESIDENTE.** Poichè nessun altro chiede di parlare, il seguito della discussione del disegno di legge è rinviato ad altra seduta.

**«Modificazioni alla legge 14 luglio 1965, n. 963, concernente disciplina della pesca marittima» (775)**

(Rinvio del seguito della discussione)

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge: «Modificazioni alla legge 14 luglio 1965, n. 963, concernente disciplina della pesca marittima».

Avverto che, non essendo pervenuto il parere della 5<sup>a</sup> Commissione sull'articolo aggiuntivo presentato dai senatori Mariotti, Ulianich e Bisso, sarebbe opportuno rinviare il seguito della discussione ad altra seduta.

Poichè non si fanno osservazioni, così resta stabilito.

*I lavori terminano alle ore 11,15.*

**SERVIZIO DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI**

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

**DOTT. ETTORE LAURENZANO**