CAMERA DEI DEPUTATI N. 2828

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei Deputati DI LISA e BARDOTTI

Presentata il 10 novembre 1970

Ordinamento per la classificazione, la costruzione e l'esercizio dei porti turistici

ONOREVOLI COLLEGHI ! — La rapida evoluzione del turismo e degli sports nautici interessa il Mediterraneo come « mare delle vacanze » per tutta l'Europa.

Spagna, Francia, Jugoslavia, Grecia hanno già prestato attenzione a questo fenomeno, dotando le proprie coste di attrezzature portuali appositamente studiate e regolamentate oppure disponendosi a creare una ricettività costiera altamente qualificata.

Anche i paesi del Nord Africa richiamano all'impiego i capitali esteri offrendo le ampie ricettività esistenti fra Gibilterra e il Canale di Suez.

In Italia il problema si è imposto da solo, nei termini perentori di una domanda nazionale e internazionale sempre crescente.

Il ritardo con il quale se ne affrontano le implicazioni giuridiche, tecniche e di mercato è dovuto alla dispersione di iniziative e di intendimenti che sono stati volta a volta avanzati e poi revocati in dubbio sia nelle sedi ministeriali sia in quelle della libera impresa e della discussione accademica.

In particolare la configurazione istituzionale del porto turistico nel quadro della legislazione vigente ha costituito una sorta di rompicapo. Tant'è che la qualificazione di impianto e di uso dei nostri porti è rimasta insoddisfatta e insoddisfacente tanto nella dottrina quanto nella pratica.

Ciò ha finito con il far perdere di vista il fatto che, ben al di qua delle giurisprudenze estensive e delle competenze in conflitto, soltanto dalla validità e tempestività delle soluzioni dipendono l'acquisizione e l'incremento di una fra le correnti turistiche più ricche e più promettenti per il nostro paese.

È superfluo ricordare che cosa il turismo rappresenti per la nostra economia – sia sotto il profilo dell'occupazione diretta e indotta, sia sotto quello dell'equilibrio della nostra bilancia commerciale e valutaria – ma non è forse superfluo ricordare che, dopo i grandi *records* dell'ultimo ventennio, in questi ultimi anni il tasso di espansione delle presenze straniere in Italia è stato insidiato sia dalle restrizioni valutarie imposte ora nell'uno ora nell'altro Paese di provenienza sia dalla concorrenza dei Paesi mediterranei che si sono venuti attrezzando con particolare occhio all'offerta turistica italiana.

Si tratta, è vero, di pause settoriali, ma il fenomeno deve ugualmente preoccupare dato

che, contemporaneamente, proprio nel settore del turismo nautico, i concorrenti hanno registrato invidiabili, massicci successi.

Ciò implica una attenta analisi dei molteplici fattori che possono aver contribuito e contribuiscono in Italia all'« impallidimento » della congiuntura turistica e comporta la predisposizione delle più idonee misure per fronteggiarlo.

Si impone cioè la necessità di verificare la rispondenza delle nostre infrastrutture di trasporto alle attuali esigenze ed opportunità. Il problema è certamente vasto e complesso, ma l'esame comparativo delle statistiche nazionali ed estere ci mostra che all'incremento del traffico per ferrovia, per strada, per via aerea – successivamente e puntualmente verificatosi negli anni trascorsi – in Italia non ha fatto riscontro il nuovo *boom*, quello della nautica da diporto.

Questa non può più essere considerata una manifestazione di opulenza di ristrette *élites* se è vero, come è vero, che nel nostro Paese – tutt'altro che all'avanguardia in questo campo – la consistenza attuale del naviglio da diporto si avvicina alle 100.000 unità, delle quali circa 35.000 a propulsione meccanica. Si valuta inoltre che tale consistenza sarà ben più che raddoppiata entro il 1972. La nostra industria, dal canto suo, è passata dalle poche migliaia d'imbarcazioni costruite nel 1960 ai 20.251 natanti costruiti nell'ultimo anno nautico.

Il basso livello di certi « consumi sociali » nel nostro Paese potrebbe suggerire più di una resistenza alla inclinazione verso consumi certamente non necessari. Sarebbe però un grave errore limitare la considerazione a questo solo aspetto del problema e per grezzo risentimento ideologico dimenticare quale fonte di reddito e di lavoro può essere attivata in questo settore.

Una politica di contenimento della nautica da diporto, messa in atto in Italia, avrebbe come diretta conseguenza una deviazione verso altri lidi delle ormai notevoli correnti di traffico estero che si dispiegano nel Mediterraneo.

Il risultato negativo sotto ogni aspetto, sarebbe quello di handicappare irrimediabilmente per lungo tempo l'espansione delle attività turistiche italiane: l'inverso di ciò che ci si deve proporre.

Nel quadro della rapida ed inarrestabile crescita internazionale della nautica da diporto ed in considerazione della insufficienza, inadeguatezza, inadattabilità dei ricoveri esistenti in Italia per codesto tipo di natanti, la presente proposta di legge è intesa a risolvere compiutamente i problemi giuridici, finanziari ed economici attinenti alla progettazione, costruzione e gestione di porti turistici in Italia, evitando che lo Stato e gli Enti locali debbano a tal fine affrontare nuovi, pesanti oneri o impegnare risorse da destinare a più urgenti scopi sociali, ma riaffermando insieme l'interesse pubblico come carattere irrinunciabile dell'ordinamento portuale di nuova istituzione.

Né la vecchia legge sui porti, spiagge e fari del 1885, né il Codice della navigazione conoscono la figura del « porto turistico ». In mancanza di una disciplina legislativa della costruzione e dell'esercizio di questi speciali porti, le iniziative per l'apprestamento di approdi turistici sono state finora piuttosto limitate, non essendo adeguatamente incoraggiate, anche se, in qualche caso, si è forzata la portata delle norme in vigore (legge Tupini, legge 3 settembre 1949, n. 589) per finanziare qualche iniziativa, assimilando i porti turistici ai porti della seconda categoria, quarta classe.

Più di recente, con riferimento alla legge 717 del 1965 per lo sviluppo del Mezzogiorno e alla legge 12 marzo 1968, n. 326, per lo sviluppo delle attrezzature turistiche, sono state presentate domande per il finanziamento di opere destinate a porti turistici. Ma, anche in questi casi, le iniziative contavano su una favorevole e lata applicazione delle due leggi, che, peraltro, non prevedevano specifiche agevolazioni per questi impianti.

Le iniziative che intanto sono state portate avanti o avviate o progettate sono poche e non rappresentano altro che locali tentativi per molti aspetti azzardati.

Non offrono comunque riferimenti attendibili per una impostazione organica dell'intervento pubblico nel settore.

Costituiscono, piuttosto, un concreto avvertimento contro il rischio di vedere compromesso irrimediabilmente l'assetto dei porti turistici nel nostro paese dalla improvvisazione e dal disordine.

Gli organi ministeriali si sono mostrati sensibili al problema ed hanno guadagnato tempo, hanno condizionato gli arrembaggi più spericolati, annunciando volta a volta l'emanazione di norme intese ad interpretare la legislazione in atto e ad aggiornare le procedure.

Alcune circolari sono state impostate con intelligenza e con notevoli spunti innovativi; ciononostante rimane ancora carente l'intervento del legislatore per dare legittimità e

chiarezza agli adempimenti dell'Amministrazione.

Il disegno di legge 1919 « Provvedimenti per la costruzione dei porti turistici e pescherecci » approvato dalla VII Commissione del Senato, già all'esame della Camera dei deputati, nulla ha da vedere con le questioni poste nelle varie sedi a proposito dei porti turistici.

Si tratta di incrementare di 400 milioni la spesa del Ministero dei lavori pubblici sulla posta di bilancio relativa all'articolo 9 della legge n. 589 del 3 agosto 1949.

La coesistenza del titolo dei porti turistici e pescherecci, a prescindere dalla mancante indicazione di congruità del richiesto aumento di spesa, ribadisce una destinazione non qualificata perché non differenziata dalla spesa stessa.

Restano generici e confusi i profili giuridici, funzionali e regolamentari dei porti turistici.

Né può dirsi che soluzioni al riguardo vengano introdotte dalle proposte di legge n. 498 e n. 2273 presentate alla Camera dei Deputati, le quali, per molti altri aspetti, configurano un più pertinente, notevolissimo adeguamento delle norme e delle procedure ma non risolvono il problema istituzionale che i porti turistici impongono come primario, soprattutto oggi, in presenza del nuovo ordinamento regionale, cui tali porti devono essere riferiti.

La nostra proposta non disattende le provvidenze formulate dai colleghi Niccolai Giuseppe e Guarra e riprende molte delle innovatrici previsioni fatte dal collega Curti ed altri.

Riteniamo per parte nostra di proporre una legge organica ed esauriente nella quale abbiamo inteso definire chiaramente la natura e la consistenza dei porti turistici (articolo 2) differenziandone i termini propri di tipologia e di funzione nell'ordinamento portuale italiano (articolo 1).

Lo scopo principale della proposta è quello di conseguire la realizzazione di un sistema portuale turistico che nel suo insieme corrisponda pienamente alle esigenze della navigazione da diporto, contribuisca a valorizzare l'esistente apparato turistico nazionale e intervenga a dotare il nostro paese di nuove strutture costiere per la recettività per lo sport e per il tempo libero.

La sistematicità è contenuta negli articoli 2 e 9 dove si prevede che l'impianto e lo esercizio di ogni porto turistico devono avere requisiti tecnici e devono essere gestiti secondo norme che garantiscono sempre e dovunque soddisfacente riscontro a *standards* generali prescritti in sede nazionale da un comitato largamente rappresentativo dei poteri pubblici e degli operatori privati e sociali del settore.

A tal fine si richiede anche una pianificazione dei porti turistici da realizzare in base alla presente legge.

Il piano riguarda sia la distribuzione territoriale dei porti, sia una loro sottoclassificazione (equivalente a quella dell'esercizio alberghiero) intesa ad indicare quali e quanti servizi sono obbligatoriamente connessi allo impianto ed alla relativa gestione portuale.

Ciò consente di sciogliere ogni equivoco significato del termine « approdo turistico » con il quale si volesse disattendere l'ordinamento proposto.

Attribuendo ai porti turistici un tale ordinamento e dando al sistema portuale carattere di pubblico servizio nazionale non si può che attribuire al Governo il potere di indirizzo e di controllo in materia.

La Regione è chiamata invece ad intervenire in tutta quell'ampia sfera di determinazioni e di procedure che va dalla scelta del concessionario, all'esame dei progetti esecutivi, all'assetto territoriale che ne risulta, alla fiscalizzazione degli effetti indotti ed infine alla partecipazione diretta o attraverso quella degli enti locali vigilati, la titolarità delle concessioni (articoli 4 e 6).

La correlazione fra esercizio dei poteri centrali e regionali è impostata in modo da rendere rapide e certe le procedure.

In sede centrale il Comitato interministeriale di cui all'articolo 8 esaurisce i concerti e il concorso di competenza dei vari Ministeri, compreso quello del bilancio e della programmazione economica nazionale, predisponendo il piano e i disciplinari di esecuzione.

In sede locale gli organi periferici del Governo centrale sono tenuti congiuntamente (Direzione marittima e lavori pubblici) a verificare, di ogni porto ammesso a concessione, le conformità tecnica e amministrativa, esercitando a tal fine i necessari immediati riscontri verso l'Amministrazione regionale quando quest'ultima abbia provveduto alle scelte e alle indicazioni di sua competenza.

Particolare riguardo è stato riservato al fatto che ogni porto turistico costituisce per se stesso occasione e ragione di vigilanza da parte delle polizie finanziaria, sanitaria, amministrativa e di sicurezza.

Con l'articolo 7 si esclude concretamente un aumento degli organici del personale statale e si assoggetta a responsabilità specifiche il concessionario.

Il profilo di oneri e sanzioni collegati alla titolarità della concessione fa presumere dell'efficacia assoluta della soluzione proposta.

È prevedibile che l'esame parlamentare e l'auspicabile dibattito pubblico porterà in primo piano molte questioni che l'argomento « porti turistici » ha sollevato fin qui dal punto di vista tecnico, amministrativo e gestionale.

Noi abbiamo ritenuto che gli aspetti esecutivi della legge possano e debbano essere compresi e risolti nei disciplinari generali che il Comitato interministeriale (articolo 8) è chiamato a formulare.

Tale comitato, aperto alla partecipazione, la più larga e qualificata possibile, sembra a noi essere la sede migliore, non soltanto per dare ordine e coerenza alle particolarità istitutive del porto turistico, ma per poterne anche in seguito aggiornare le implicazioni emergenti di ogni tipo, senza dover attendere l'intervento casistico del legislatore.

Tenuto presente che lo sviluppo della nautica da diporto è tuttora in una fase iniziale e che va garantita tuttavia la preminenza del pubblico interesse che vi si annette, non si può pensare che la gestione di un porto turistico diventi in Italia attiva in breve tempo. Di qui l'opportunità di affidare le concessioni ad Enti pubblici o privati di dimostrata capacità tecnica e finanziaria (articolo 5).

I finanziamenti di favore accordati ai concessionari di costruzione e di gestione dei porti turistici, nella fase istruttoria potranno essere a loro volta selezionati in base a criteri di priorità indicati nell'articolo 4 come preferenziali per l'accoglimento delle domande.

I mutui a tasso agevolato previsti dagli articoli 10, 11, 12 e 13 sono analoghi, per condizioni di concessione, a quelli di cui all'articolo 3, lettera *a*) della legge 12 marzo 1968, n. 326. L'autorità che li può concedere è riassunta nel Ministero della marina mercantile. Con lo stanziamento di annualità per 1.300 milioni complessivi ripartito in tre esercizi (articolo 13) e nella ipotesi che il contributo erariale annuo si aggiri intorno al 2,20 per cento del netto ricavo dei mutui, sarà possibile erogare mutui a tasso agevolato per un importo globale effettivo di lire 55.000 milioni e finanziare opere per un importo doppio.

Per una valutazione quantitativa delle opere che potranno essere realizzate col concorso dei suddetti contributi, si stima che, con una spesa complessiva di circa 85.700 milioni di lire, possano essere impiantati più di 100 nuovi porti di terza categoria e adattati allo scopo molti altri porti attualmente in uso precario o promiscuo.

La spesa prevista e finanziabile per il programma di tali porti turistici non può non avere riguardo alle particolari attrezzature e installazioni necessarie che sono costose. Ai titolari di concessione per la costruzione di porti turistici è lasciato accesso alla Cassa per il mezzogiorno o al Ministero del turismo e dello spettacolo nell'ambito delle leggi in vigore (articolo 14) quando operino nel Mezzogiorno o realizzino iniziative turistiche di particolare rilevanza. Essi possono optare per l'una o per l'altra forma di intervento. Le provvidenze contemplate dalla legge n. 326 che si concretano in contributi a fondo perduto nella misura massima del 15 per cento della spesa riconosciuta ammissibile, sono al caso, comulabili con i mutui a tasso agevolato previsti nella legge stessa.

Con l'articolo 14 si è anche voluto lasciare ai concessionari la facoltà di rivolgersi a tutte le fonti di finanziamento ammesse per lo sviluppo del Mezzogiorno e per l'incremento del turismo al fine di mobilitare eventuali residui di stanziamenti non ancora del tutto impegnati e di consentire, in alternativa, la forma di intervento più gradita.

La maggiore spesa relativa al finanziamento della prima annalità per la concessione dei contributi per la costruzione dei porti (300 milioni) viene fronteggiata a riduzione degli stanziamenti del fondo globale di parte in conto capitale dell'anno finanziario 1971, con utilizzo della posta « Provvedimenti per la costruzione di porti turistici e pescherecci » (Elenco n. 6 – Ministero dei lavori pubblici).

Il contenuto dei singoli articoli e la prospettiva nella quale sono organicamente collegati non potevano essere formulati con emendamenti al disegno e alle proposte di legge in corso d'esame.

I proponenti si augurano di essere riusciti ad apportare in tempo utile un esauriente modulo legislativo capace di promuovere lo sviluppo dei porti turistici in termini appropriati, originali, completi.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

I porti e gli approdi a servizio della navigazione sportiva e da diporto sono soggetti all'ordinamento proprio dei porti turistici adottato con la presente legge e sono denominati di terza categoria ai sensi e per gli effetti della legge 2 aprile 1885, n. 3095.

ART. 2.

Sono porti turistici le opere e gli impianti marittimi, lacuali e fluviali, compresi i canali navigabili, appositamente costruiti o adattati e gestiti in conformità ai disciplinari tecnici ed amministrativi emanati dal Ministero della marina mercantile su proposta del Comitato interministeriale per la navigazione sportiva e da diporto di cui al successivo articolo 7.

ART. 3.

La dichiarazione di conformità rilasciata dalla Direzione marittima competente attribuisce, congiuntamente alla concessione demaniale ai sensi del Titolo I del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, in quanto applicabili, la concessione a costruire o ad adattare il porto turistico, sentito l'ufficio competente del genio civile per le opere marittime e previa approvazione dei progetti esecutivi da parte del provveditore alle opere pubbliche. Tale approvazione del provveditore alle opere pubbliche definisce ed esaurisce i limiti, i vincoli e le procedure delle leggi urbanistiche, dei regolamenti e delle licenze edilizie, anche in deroga alle norme vigenti in materia.

La Direzione marittima competente concede altresì la gestione del porto turistico in conformità al disciplinare amministrativo ministeriale, previo parere dell'Intendenza di finanza territorialmente competente.

ART. 4.

La domanda per costruire, per adattare o per gestire il porto turistico corredata dalla documentazione prescritta con ordinanza del Ministero della marina mercantile, deve essere presentata al Consiglio regionale compe-

tente il quale decide sull'ammissibilità della domanda stessa, anche per la scelta fra più domande, previa deliberazione di una Commissione formata da rappresentanti della giunta regionale, del provveditorato alle opere pubbliche, dell'ufficio del genio civile per le opere marittime, della sovrintendenza ai monumenti e integrata caso per caso, dai rappresentanti della provincia e del comune interessati.

Qualora siano state presentate più domande di concessione relativa allo stesso porto, sono considerati titoli preferenziali i seguenti requisiti:

a) essere il richiedente una società a prevalente partecipazione di enti pubblici fra i quali siano presenti enti pubblici locali;

b) essere il porto turistico oggetto di domanda collegato alla richiesta di concessione per altri porti turistici fatta da uno stesso titolare;

c) essere il porto turistico infrastruttura in progetto o a servizio di più complessi impianti turistici nei comprensori di intervento della Cassa per il mezzogiorno;

d) avere rinunziato l'aspirante concessionario alle agevolazioni previste nel successivo articolo 10.

La delibera di ammissione deve essere motivata quando sia stata adottata per scelta fra più domande; è pubblicata entro sei giorni negli annunci dell'Amministrazione regionale; è inviata alla Direzione marittima competente insieme ai documenti allegati alla domanda ammessa e alle altre domande esaminate.

La delibera di ammissione deve contenere le osservazioni che la Commissione regionale ritenga di esprimere sul progetto e sulle prescrizioni urbanistiche ed edilizie da far osservare nella realizzazione delle opere.

ART. 5.

Concessionari della costruzione, dell'adattamento, della gestione del porto turistico, possono essere enti pubblici, persone fisiche, associazioni, società, consorzi affidanti per capacità tecnica e finanziaria.

ART. 6.

Il porto turistico è opera di pubblica utilità e comprende a questo titolo anche le aree e le attrezzature accessorie per la ricettività per la ricreazione e per altri servizi dei quali sia riconosciuta la pertinenza di impianto e di pre-

stazione in ordine alla navigazione sportiva e da diporto.

Alle attrezzature e agli impianti RT e RF in servizio presso i porti turistici si applicano le stesse norme vigenti per l'Amministrazione delle poste e telegrafi.

L'Amministrazione regionale può assoggettare a speciale gravame fiscale per incremento di valore le aree circostanti il perimetro del porto turistico per la profondità massima di un chilometro, quando vi si collochino manufatti ad uso privato non agricolo posteriormente alla data di pubblicazione prevista dall'ultimo comma del precedente articolo 4.

ART. 7.

I poteri dell'Amministrazione centrale di esercizio portuale in quanto applicabili ai porti turistici, sono delegati al titolare della concessione o a persona da questi appositamente indicata in base al comma 2 dell'articolo 18, Capitolo primo del regio decreto 30 marzo 1942, n. 327, e dell'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 15 febbraio 1952, n. 328.

ART. 8.

È costituito, presso il Ministero della marina mercantile, il Comitato interministeriale per la navigazione sportiva e da diporto composto:

dal Ministro della marina mercantile che lo presiede in persona o per delega;

da tre membri nominati nel proprio seno dal Consiglio superiore della marina mercantile;

dal Direttore generale del demanio marittimo o da un suo delegato;

dal Direttore generale della navigazione e del traffico marittimo o da un suo delegato;

dal Direttore generale delle opere marittime del Ministero dei lavori pubblici o da un suo delegato;

dal Direttore generale del turismo presso il Ministero del turismo e dello spettacolo o da un suo delegato;

dal Segretario generale del Ministero del bilancio e della programmazione economica o da un suo delegato;

da un rappresentante della terza sezione del consiglio superiore delle antichità e belle arti;

da un rappresentante rispettivamente del Ministero dell'interno, delle finanze e della sanità;

da un rappresentante dell'ENIT;

da un rappresentante della Cassa per il mezzogiorno.

Partecipano ai lavori del comitato in qualità di esperti un rappresentante rispettivamente della Lega navale italiana, della UCINA (Unione cantiere, industrie navali ed affini) della Federazione italiana vela, della Federazione italiana motonautica e due rappresentanti dei lavoratori portuali designati dalle rappresentanze sindacali di categoria.

ART. 9.

Il Comitato formula il piano nazionale di ubicazione dei porti turistici in relazione ai piani regionali in merito presentati; indica per ogni quinquennio quanti e con quali caratteristiche sono ammessi a concessione i porti turistici da realizzare a norma della presente legge; propone al Ministero della marina mercantile il disciplinare tecnico ed il disciplinare amministrativo alla cui conformità devono essere assoggettati la costruzione, l'adattamento, la gestione dei porti turistici; interpreta ed aggiorna tali disciplinari; per ogni porto stabilisce le tariffe di utenza praticabili al concessionario; decide sulle questioni di conformità tecnica e amministrativa eventualmente controverse presso le direzioni marittime; classifica i porti turistici in classi che esprimono ai fini delle concessioni e della distribuzione costiera dei porti stessi, la qualità e la quantità degli impianti rispettivamente prescritti; promuove e divulga studi e ricerche concernenti in particolare l'impiantistica marittima per lo sport, la ricreazione e l'impiego del tempo libero; ha facoltà di avvalersi della consulenza e della partecipazione straordinaria ai suoi lavori di studiosi, imprenditori, esperti di nautica da diporto.

Il Comitato è assistito da un apposito Ispettorato istituito presso la Direzione generale del demanio marittimo e dei porti.

ART. 10.

Per la realizzazione di opere e impianti costituenti porti turistici e per l'ampliamento di quelli esistenti o per parziale trasformazione di altri porti in porti turistici ai sensi della presente legge, potranno essere concessi mutui a tasso agevolato.

I mutui di durata non superiore a 25 anni saranno ammortizzabili al tasso del 4 per cento annuo, comprensivo di ogni onere e spesa, e potranno coprire fino al 50 per cento della

spesa riconosciuta ammissibile. Tale spesa comprende, oltre quelle per le spese portuali, quelle per la costruzione e l'attrezzatura di stazioni di servizio, di impianti di rimessaggio, di distribuzione idrica e di energia elettrica, per gli allacciamenti telefonici ed altri impianti che concorrano ad accrescere la funzionalità dei porti turistici.

I mutui di cui al presente articolo saranno concessi da Istituti appositamente autorizzati con decreto del Ministro del tesoro e saranno garantiti dallo Stato per il rimborso del capitale ed il pagamento degli interessi nella misura del 50 per cento.

ART. 11.

Le condizioni relative alla concessione e erogazione dei mutui, di cui all'articolo precedente, sono disciplinate da apposite convenzioni da stipularsi entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge dal Ministero del tesoro, di concerto con i Ministri della marina mercantile e del turismo e spettacolo, con gli Istituti autorizzati ai sensi dell'articolo 10.

ART. 12.

Allo scopo di porre gli Istituti di cui all'articolo 10 in condizioni di limitare l'onere totale a carico dei mutuatari come previsto dalla presente legge, il Ministro della marina mercantile corrisponde agli stessi un contributo pari alla differenza tra l'effettivo costo dell'operazione e l'onere assunto dai mutuatari. Il costo effettivo dell'operazione di mutuo è stabilito semestralmente, previo parere del Comitato per il credito e il risparmio, con decreto del Ministro del tesoro, di concerto con quello della marina mercantile e del turismo e spettacolo.

La concessione dei contributi agli Istituti è disposta con decreto del Ministro della marina mercantile sulla base dei contratti di mutuo stipulati.

ART. 13.

Per la concessione, a cura del Ministero della marina mercantile, dei contributi, di cui all'articolo 9, è autorizzato il limite di impegno di lire 300 milioni nel 1971, lire 500 milioni nel 1972 e nel 1973.

Le annualità occorrenti per il pagamento dei contributi previsti dalla presente legge

saranno stanziate nello stato di previsione del Ministero della marina mercantile a partire dall'anno finanziario 1971.

ART. 14.

I porti turistici, di cui alla presente legge, sono considerati opere, impianti e servizi complementari dell'attività turistica ai fini della concessione dei contributi e dei mutui a tasso agevolato di cui al testo unico delle leggi sul Mezzogiorno approvato con decreto del Presidente della Repubblica 30 giugno 1967, n. 1253 e alla legge 12 marzo 1968, n. 326.

ART. 15.

Gli atti e contratti posti in essere per la realizzazione di porti turistici, o per l'ampliamento e la trasformazione di quelli esistenti, sono soggetti a tassa fissa di bollo di lire 400 e sono registrati col pagamento della tassa fissa di lire 1.000.

ART. 16.

Alla esecuzione della presente legge si provvederà con decreti del Ministro della marina mercantile, sentiti gli altri ministri rispettivamente competenti.

ART. 17.

All'onere di lire 300 milioni, derivante dall'attuazione della presente legge nell'anno finanziario 1971 si fa fronte mediante riduzione di pari importo degli stanziamenti iscritti al capitolo n. 5381 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno finanziario medesimo.

Il Ministro del tesoro è autorizzato a provvedere, con propri decreti, alle occorrenti variazioni di bilancio.