

COMMISSIONE IX

TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI

33.

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 8 MARZO 1989

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE ANTONIO TESTA

INDI

DEL VICEPRESIDENTE EDDA FAGNI

INDICE

	PAG.		PAG.
Disegno di legge (Seguito della discussione e approvazione):		Donati Anna	5
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 (<i>Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato</i>) (3119)	3	Lucchesi Pino	6
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	3, 10	Maccheroni Giacomo	8
Baghino Cesco Giulio	3, 9	Matteoli Altero	10
		Menzietti Pietro Paolo	7
		Prandini Giovanni, <i>Ministro della marina mercantile</i>	6
		Reina Giuseppe, <i>Relatore</i>	3, 5

	PAG.		PAG.
Votazione nominale:		Tagliabue ed altri: Nuove norme concernenti l'informazione, la conoscenza, l'educazione e i controlli per la prevenzione degli incidenti stradali e modifiche a taluni articoli del codice della strada (1021-bis);	
Testa Antonio, <i>Presidente</i>	10	Melillo e Battistuzzi: Disposizione sull'adozione e sulla obbligatorietà dell'uso delle cinture di sicurezza (1216);	
Disegno e proposte di legge (Seguito della discussione e rinvio):		Ronchi ed altri: Norme urgenti per la prevenzione degli incidenti e la sicurezza stradale (1293);	
Modifiche agli articoli 20, 21 e 23 della legge 18 marzo 1988, n. 111, in materia di installazione e di utilizzazione delle cinture di sicurezza nei veicoli a motore (3149);		Mannino Antonino ed altri: Abrogazione delle norme del codice della strada relative ai requisiti morali per la concessione e la revoca della patente di guida (1650);	
Colucci: Iscrizione obbligatoria del gruppo sanguigno sui documenti di riconoscimento e sulle patenti di guida (131);		Tassi ed altri: Nuove norme per il conseguimento della patente di guida dei veicoli a motore (2162)	11
Piro: Nuove disposizioni concernenti i requisiti fisici, psichici e attitudinali per il conseguimento della patente di guida (173);		Testa Antonio, <i>Presidente</i>	11, 13
Tealdi e Rabino: Modifica dell'articolo 86 del testo unico 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni, concernenti il limite minimo di età per la guida di macchine agricole (363);		Fagni Edda, <i>Presidente</i>	13, 14
Lucchesi ed altri: Disposizioni in materia di sicurezza stradale, di patente a punti e di controllo delle condizioni psico-fisiche dei conducenti di auto (710-bis);		Angelini Giordano	12
Savio: Modifica dell'articolo 79 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, concernente il limite di età per guidare determinati autoveicoli (864);		Cannelonga Severino	14
		Donati Anna	14
		Ferri Enrico, <i>Ministro dei lavori pubblici</i>	12, 13
		Maccheroni Giacomo, <i>Relatore</i>	12, 13, 14
		Matteoli Altero	13

La seduta comincia alle 9,35.

SEVERINO CANNELONGA, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.

(È approvato).

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 (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (3119).

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 », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 4 agosto 1988.

Comunico che i deputati della Commissione appartenenti al gruppo comunista hanno ritirato la loro adesione alla richiesta di rimessione all'Assemblea del disegno di legge, presentata dal deputato Donati nella seduta del 1° marzo scorso. Conseguentemente, viene a mancare il *quorum* prescritto dal regolamento per la rimessione all'Assemblea e si può procedere all'ulteriore discussione del provvedimento.

Ricordo, altresì, che sono già stati approvati, in altra seduta, i primi 15 articoli del disegno di legge.

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. Preannuncio che presenterò una serie di emendamenti

volti a sopprimere gli articoli 16, 18, 19 e 20, in conformità ai pareri espressi dalle Commissioni affari costituzionali, ambiente e bilancio.

PRESIDENTE. Do lettura dell'articolo 16:

ART. 16.

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

L'onorevole Reina, relatore, ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 16.

16. 1.

CESCO GIULIO BAGHINO. Annuncio il mio voto contrario sull'emendamento 16. 1. e sugli altri preannunciati dal relatore. Ritengo, infatti, che la soppressione degli articoli 16, 18, 19 e 20 costituisca una grave mutilazione del provvedimento.

PRESIDENTE. Pongo in votazione il mantenimento dell'articolo 16, di cui il relatore ha chiesto la soppressione.

(È respinto).

L'articolo 16 si intende pertanto soppresso.

Poiché all'articolo successivo non sono stati presentati emendamenti, lo porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

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).

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 18.

1. Al fine di incentivare la nautica da diporto il Ministro della marina mercantile, d'intesa con il Ministro del turismo e dello spettacolo, 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 e agli interessi di promozione del turismo nautico, nonché 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.

L'onorevole Reina, relatore, ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 18.

18. 1.

Pongo in votazione il mantenimento dell'articolo 18, di cui il relatore ha chiesto la soppressione.

(È respinto).

L'articolo 18 si intende pertanto soppresso.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 19.

1. 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.

L'onorevole Reina, relatore, ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 19.

19. 1.

Pongo in votazione il mantenimento dell'articolo 19, di cui il relatore ha chiesto la soppressione.

(È respinto).

L'articolo 19 si intende pertanto soppresso.

Do lettura dell'articolo successivo:

ART. 20.

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.

L'onorevole Reina, relatore, ha presentato il seguente emendamento:

Sopprimere l'articolo 20.

20. 1.

Pongo in votazione il mantenimento dell'articolo 20, di cui il relatore ha chiesto la soppressione.

(È respinto).

L'articolo 20 si intende pertanto soppresso.

Passiamo alle dichiarazioni di voto.

ANNA DONATI. Desidero ribadire che il provvedimento in esame è sbagliato, dal punto di vista ecologico, soprattutto perché con esso incrementeremo il traffico motorizzato via mare, che in futuro ci procurerà vari problemi, con riguardo all'inquinamento, al risparmio energetico, al reperimento di punti di ormeggio e insilaggio, anche con riferimento a tutta la tematica dei porti turistici (il relativo provvedimento sta per giungere al nostro esame); procederemo anche a cementificare gli ultimi tratti di costa ancora allo stato naturale, mentre dovremo affrontare questioni rilevanti, come l'uso del demanio pubblico. Anche ridurre l'aliquota dell'IVA, con tutti i problemi di finanza pubblica che abbiamo, non mi sembra giusto.

Voglio poi sottolineare un fatto di cui mi sono resa conto in questa occasione: non è trasversale la cultura dei verdi, ma lo è quella che ancora non tiene conto delle questioni ecologiche (l'ho vista permeare tutti i gruppi in modo indifferente): vi è, insomma unitarietà nel distruggere l'ambiente.

Una parte delle nostre richieste è stata accolta, sopprimendo alcuni articoli, ma le questioni accantonate si riproporranno puntualmente tra alcuni mesi, quando esamineremo il progetto di legge sui porti turistici; in quell'occasione ci aspetterà una battaglia sul futuro delle nostre coste, e potete immaginare quale sarà l'atteggiamento dei verdi, perché quel provvedimento comporta disposizioni ancora peggiori di quelle contenute nel disegno di legge oggi in discussione.

GIUSEPPE REINA, *Relatore*. Nell'approvare questo disegno di legge, resta il rammarico di non aver potuto licenziare il testo così come era stato predisposto dal Governo, che aveva un significato maggiore soprattutto perché operava una scelta importante, cioè quella dell'utilizzazione del suolo demaniale. In tal modo, avremmo potuto cominciare a porre un limite alle attività speculative che ruotano intorno alla costruzione dei porti turistici, dei punti di approdo e così via. In tal senso, non è certo mancata la volontà o l'impegno della Commissione, alla quale anzi desidero dare atto degli sforzi compiuti per giungere all'approvazione del provvedimento che, nonostante tutto, costituisce un passo in avanti con riguardo alla legislazione sulla nautica da diporto.

In particolare, la riduzione dell'aliquota dell'IVA porterà all'incentivazione di un comparto bisognoso di sostegno, che procura un indotto calcolato in decine di migliaia di posti di lavoro ed occupa una posizione importante nell'economia del paese; indirettamente, si viene ad offrire un contributo allo sviluppo delle attività turistiche, che convogliano notevoli flussi di denaro a vantaggio della nostra economia.

Ugualmente importanti, sotto il profilo economico, sono altre disposizioni introdotte dal disegno di legge, come quelle che favoriscono l'acquisto di natanti in Italia da parte degli stranieri, o le altre che tendono a snellire le procedure burocratiche: si tratta di norme che agevoleranno non soltanto il comparto interes-

sato, ma anche i fruitori della nautica da diporto.

In risposta alla collega Donati, che più volte ha sollevato il problema di una maggiore incentivazione delle imbarcazioni e vela, rispetto a quelle a motore, vorrei osservare che le problematiche da lei sollevate non attengono, a mio avviso, soltanto al settore in questione. Affrontare una serie di fenomeni — che non abbiamo esaminato con la dovuta attenzione e per i quali non abbiamo previsto rigorosi comportamenti di salvaguardia, sotto il profilo ecologico — senza la dovuta gradualità e senza prendere in considerazione soluzioni ragionate, potrebbe comportare conseguenze di altro genere e, in questo caso, la messa in crisi del comparto della nautica da diporto.

Ritengo quindi opportuno affrontare il problema in una prospettiva più ampia anche sotto il profilo temporale, dovendosi, tra l'altro procedere ad un'educazione degli utenti delle imbarcazioni a motore, anche per ridurre i guasti prodotti.

Tra l'altro, se dovessimo applicare un principio del genere al settore delle automobili — che certamente inquinano di più delle barche a motore — vi lascio considerare quali sarebbero le conseguenze, non soltanto di natura economica, sulla vita di una società che ha ormai una certa impostazione.

GIOVANNI PRANDINI, *Ministro della marina mercantile*. Desidero innanzitutto esprimere apprezzamento al relatore, per l'intelligenza e la pazienza che hanno contraddistinto le sue iniziative, nell'interloquire non solo con la nostra Commissione, ma anche con le altre, le quali però hanno avuto, nei confronti del disegno di legge in discussione, un atteggiamento certamente non improntato alla comprensione di problemi. Voglio quindi riconfermare il mio vivo rammarico per il fatto di vedere questo provvedimento mutilato di parti significative, come gli articoli 18 e 19, che senz'altro introducevano elementi di novità e rispondevano ad imprescindibili bisogni, come fanno

coloro che di nautica veramente si intendono: e mi fa piacere che anche l'onorevole Ridi abbia sottolineato quanto certi aspetti fossero qualificanti.

Tuttavia, le disposizioni che abbiamo accantonato non verranno disperse, né risulterà sterile il dibattito che qui si è sviluppato: riprenderemo gli argomenti in questione in modo più organico quando esamineremo il disegno di legge sulla portualità turistica, già in discussione presso la competente Commissione del Senato. Mi auguro che quel ramo del Parlamento possa lavorare in raccordo con la Camera dei deputati, in modo che la nostra Commissione non debba poi ritornare su argomenti già esaminati: rischieremo altrimenti di ritardare l'approvazione di un altro provvedimento che è senza dubbio vivamente atteso.

In quella sede non ignoreremo la sensibilità e la nuova cultura ormai diffuse nell'opinione pubblica, e tendenti anche alla salvaguardia dell'ambiente: i porti turistici, quindi, non potranno essere collocati ovunque. Tuttavia, ci rendiamo pure conto del fatto che l'*iter* amministrativo per la concessione delle autorizzazioni dovrà essere necessariamente abbreviato (pur prevedendo tutti i concerti e i pareri necessari), se vorremo far fronte alla concorrenza soprattutto della Jugoslavia e della Spagna, che nel settore in oggetto stanno compiendo spediti passi in avanti, attirando così gran parte del flusso turistico: cosa che desta preoccupazione soprattutto al Mezzogiorno d'Italia. Faremo pertanto tutto il possibile affinché il lavoro fin qui compiuto non venga vanificato.

PINO LUCCHESI. Il gruppo democratico cristiano voterà a favore, in maniera convinta, del disegno di legge n. 3119, con il quale — come abbiamo ripetutamente sottolineato in questa sede e al Senato — si dà una risposta significativa alle esigenze di un settore importante per l'economia nazionale, nonché a quelle di una prevedibile maggiore fruizione di tempo libero conseguente all'allargamento della fascia dei pensionati nei prossimi

anni. Considerata la configurazione del nostro paese, riteniamo giusto favorire attività di ricreazione legate al mare, come la nautica da diporto.

Sinceramente debbo dire che non condivido i motivi di preoccupazione più volte esternati dalla rappresentante del gruppo verde, relativamente ad un ulteriore aumento dell'inquinamento marino, contro il quale abbiamo combattuto anche con l'approvazione di provvedimenti *ad hoc*; e del resto anche il disegno di legge in esame si muove su tutt'altra linea.

Siamo piuttosto rammaricati per la soppressione, pur necessaria, degli articoli 18 e 19, che rende solo parziale la risposta alle esigenze di un comparto importante per la nostra economia, troppo spesso sottodimensionato e con potenzialità non adeguatamente valutate. Il settore della nautica da diporto ha un ruolo significativo per la nostra bilancia dei pagamenti, considerato che il 70-80 per cento delle imbarcazioni costruite in Italia (si tratta tra l'altro di una produzione ad alta tecnologia e con una larga partecipazione dell'indotto), è venduto all'estero.

È pertanto necessario prevedere adeguati incentivi e misure di sostegno per evitare un progressivo indebolimento del comparto, nell'interesse dell'economia generale della nazione.

Essere finalmente riusciti, dopo tanti anni — di ciò va dato atto al ministro Prandini — a ridurre l'IVA a livelli direi quasi accettabili, certamente più seri di quelli punitivi in atto fino a questo momento, rappresenta un punto importante che condividiamo pienamente.

La normativa che ci accingiamo ad approvare fa parte di un disegno più complessivo di razionalizzazione dell'intero settore, nell'ambito del quale si pone il disegno di legge sui porti turistici all'esame del Senato, in cui confluiranno le indicazioni contenute negli articoli soppressi. Anche in merito a tale provvedimento non condividiamo le obiezioni avanzate dal gruppo verde. Infatti, la mancanza o l'inefficienza dei porti turi-

stici determina una progressiva emigrazione di utenti italiani durante i mesi estivi verso località straniere — per esempio della Corsica o della Costa Azzurra in Francia — per cui dobbiamo dare una risposta seria e razionale, certo non dirompente nei confronti dell'ambiente, a tali esigenze.

Nel complesso, pertanto, la nostra valutazione è positiva e convinto sarà il nostro voto favorevole sul disegno di legge.

PIETRO PAOLO MENZIETTI. Il gruppo comunista preannuncia la propria astensione, pur avendo apprezzato la disponibilità ad apportare alcune correzioni al testo.

Con la soppressione degli articoli 18 e 19 il provvedimento risulta migliorato, considerando che gli insilamenti, gli approdi e i porti turistici costituiscono infrastrutture che dovranno essere realizzate in maniera programmata, in una visione organica della politica turistica del paese. Il disegno di legge risolve tutta una serie di questioni (ed è pertanto da considerare positivamente); rimane tuttavia aperto il problema delle infrastrutture.

Condivido il giudizio del collega Lucchesi sull'importanza della nautica da diporto che assumerà progressivamente dimensioni di massa. Proprio per questo si impone la necessità di interventi nel settore chiari, organici e programmati, collegati alla politica turistica complessiva, in un rapporto molto stretto con le istituzioni pubbliche che gestiranno questo processo, in primo luogo le regioni — in base all'articolo 117 della Costituzione — e i comuni, che sono titolari della programmazione del territorio.

Pertanto, la soppressione degli articoli 18 e 19 ci mette in condizione di affrontare in maniera più corretta tutte le questioni connesse allo sviluppo della nautica da diporto, che diventerà sempre più un'attività di massa, con un impatto rilevante sull'ambiente marino e le coste del nostro paese. Sarà quindi necessario che da parte della Commissione e del Go-

verno si tenga conto di tali problemi, sottolineati in particolar modo dalla collega Donati.

Non giudichiamo negativamente i pareri espressi dalle Commissioni di merito, perché riteniamo che il provvedimento esca migliorato rispetto al testo originario del Governo.

Ci asterremo tuttavia dalla votazione, in quanto rimangono aperte le questioni della realizzazione delle infrastrutture portuali e del loro collegamento con le istituzioni pubbliche, nel quadro di una corretta politica turistica del paese, questioni sulle quali ci dovremo confrontare in occasione della discussione del disegno di legge sui porti turistici.

Se la disponibilità manifestata dal ministro durante l'iter del disegno di legge in esame fosse stata dimostrata anche in relazione ad altri provvedimenti, forse non si sarebbe creato il clima di tensione che si è registrato recentemente in altri settori. Ritengo, quindi, che il metodo adottato nella discussione del disegno di legge in esame possa rappresentare, per la Commissione ed il Governo, un'esperienza positiva su cui riflettere.

GIACOMO MACCHERONI. Intervengo per annunciare il voto favorevole del gruppo socialista sul disegno di legge in discussione, che dà una risposta complessiva ad una serie di problemi, pur con i limiti che contraddistinguono tutti i provvedimenti, dovuti anche all'iniziativa di altre Commissioni parlamentari.

Tuttavia, ritengo che la risposta più chiara e lucida sia rappresentata dal consenso dei vari gruppi politici. In tale ottica, considero assai positiva l'astensione preannunciata dal gruppo comunista e basata su motivazioni ampiamente favorevoli al provvedimento in discussione che, pur essendo stato in qualche modo mutilato, non è assolutamente privo di prospettive. Infatti, sia il ministro sia il relatore hanno sottolineato il fatto che al Senato si procederà al completamento di quanto abbiamo dovuto lasciare incompiuto a causa della necessità di pervenire

ad una sollecita approvazione del disegno di legge in discussione.

A nome del gruppo socialista intendo, peraltro, rifarmi a quanto affermato dal relatore, onorevole Reina, il quale ha individuato i due elementi essenziali del provvedimento in discussione nella riduzione dell'aliquota IVA e nell'incentivazione di un settore molto importante anche dal punto di vista occupazionale.

Pur rendendomi conto che il provvedimento in discussione può essere considerato contraddittorio rispetto all'esigenza di salvaguardare l'equilibrio ecologico e di migliorare la qualità della vita, ritengo che le considerazioni negative finora espresse siano sproporzionate rispetto alla sostanza del provvedimento stesso. Credo infatti che non si possa, come ha sostenuto qualcuno, fermare l'orologio della storia incentivando unicamente la navigazione a vela, senza tenere conto del fatto che un simile processo dovrebbe comportare una complessiva revisione del modo in cui viene attualmente concepito il funzionamento del settore nautico. Il problema, quindi, non può essere affrontato nel modo suggerito dalla collega Donati. Si tratta, infatti, di una questione che richiede equilibrio e saggezza, anche in considerazione del fatto che la nautica da diporto rappresenta ormai un fenomeno di massa, e non più d'élite.

Condivido, inoltre, le affermazioni del collega Lucchesi rispetto al fatto che il nostro paese subisce attualmente gravi perdite a causa della mancanza di strutture. Oltre tutto, non è affatto vero che l'installazione di un porto turistico comporti effetti devastanti per il territorio.

Ritengo, quindi, che l'elemento cui dobbiamo rivolgere maggiore attenzione sia rappresentato dalla carenza di strutture, che deve essere superata, nell'interesse complessivo della nostra economia, nei modi e nelle forme che attualmente la scienza e la tecnica mettono a nostra disposizione.

In conclusione, ritengo che l'invito rivolto dal ministro ad approvare rapidamente il disegno di legge in esame rappresenti un fatto molto positivo. Mi

appare, tuttavia, azzardato collegare (sia pure in modo implicito) il dibattito svoltosi in relazione al disegno di legge in esame con gli avvenimenti che hanno interessato, nell'ultima settimana, il settore portuale. Ritengo, infatti, che l'accostamento sia quanto meno arduo, dal momento che si tratta di elementi completamente diversi, come dimostra anche la risonanza che hanno avuto gli avvenimenti svoltisi ieri a Livorno, da cui risulta evidente che non è possibile risolvere i problemi attraverso lo scontro fisico. Essi, invece, devono essere riportati nei canali del confronto e del dibattito, rispetto a cui il Parlamento deve esprimere sempre una parola definitiva.

Ritengo, quindi, che ci accingiamo ad approvare un provvedimento assai importante, soprattutto perché non è riconducibile ad un'ottica esclusivamente settoriale, ma risponde all'obiettivo più generale di contribuire allo sviluppo dell'economia nazionale e alla creazione di nuovi posti di lavoro.

CESCO GIULIO BAGHINO. Signor presidente, onorevoli colleghi, la prima legge approvata in materia di nautica da diporto (la n. 50 del 1971) riguardava in modo particolare, se non esclusivo, le attrezzature delle imbarcazioni. Ci si preoccupò, in sostanza, degli strumenti necessari per garantire la sicurezza della navigazione. Successivamente, con la legge n. 193 del 1986, ci si propose di completare le disposizioni contenute nella precedente legge. Conseguentemente, si provvide a conferire un certo ordinamento al settore della nautica da diporto senza però riuscire a fornire un incentivo concreto o un aiuto sostanziale alle imprese operanti nel settore. Anche quest'ultima legge, quindi, ha offerto risultati insoddisfacenti; tuttavia, essa è stata approvata poiché rappresentava un progresso, sia pur minimo, rispetto al passato. Nell'esame del provvedimento attualmente in discussione vengono seguiti gli stessi criteri, per cui ci si accontenta dei modesti vantaggi rappresentati dalla riduzione delle aliquote IVA, da un certo incre-

mento dell'occupazione e dall'avvicinamento di una massa sempre maggiore di persone alla nautica da diporto. Si tratta, comunque, di una prospettiva del tutto insoddisfacente che non consentirà di risolvere i problemi del settore.

Anche se da più parti è stato sostenuto che il progetto di legge in discussione al Senato apporterà alcuni correttivi al provvedimento che ci accingiamo a varare, considero assolutamente insufficiente il proposito del Governo e della Commissione di inserire in quel progetto di legge ciò che è stato tolto da quello attualmente al nostro esame.

Lo stesso problema si ripresenterà finché non si stabilirà un rapporto equilibrato tra la Commissione ambiente e la nostra Commissione, vale a dire fino a quando noi ci occuperemo esclusivamente del settore marittimo promuovendo lo sviluppo della cantieristica e dell'occupazione, senza alcun riguardo alla tutela ambientale e, di contro, la Commissione ambiente si occuperà esclusivamente dei risvolti ambientali, senza alcun riguardo allo sviluppo economico. Finché si perpetuerà tale situazione, non si potrà evitare il verificarsi di un reciproco blocco nei lavori delle diverse Commissioni.

Quindi l'iter prolungatissimo di questo provvedimento di legge dovrebbe portare ad un'intesa sul testo, per contemperare l'esigenza di sviluppare il turismo marittimo e quella di tutelare l'ambiente. Fino a quando non ci prefiggeremo questo duplice obiettivo, ci troveremo a varare provvedimenti che costituiranno, sì, un piccolo passo in avanti (per il quale, pure, esprimiamo soddisfazione), ma non risolveranno interamente il problema.

Ciò considerato, non ritengo giustificata la soppressione di articoli che intendevano, invece, accelerare procedure di carattere burocratico che tuttora impacciano lo svolgimento di attività del genere, ed avviare lo sviluppo degli approdi turistici, in modo che gli utilizzatori di imbarcazioni non si limitassero a navigare lungo costa, con probabile fastidio anche per i bagnanti.

Tali considerazioni mi indurrebbero — lo confesso — addirittura a votare contro il disegno di legge, perché esso non tiene conto delle aspettative degli interessati, nei settori della nautica da diporto e della cantieristica (non ci si attendeva, infatti, solo la riduzione dell'IVA), e non invoglia coloro che intendono scegliere questo mezzo di svago, dissuadendoli dall'andare all'estero. Tuttavia, poiché potremmo essere accusati di insensibilità di fronte al problema, voteremo a favore del disegno di legge, ma desideriamo che non si dia luogo ad equivoci: il gruppo del MSI-destra nazionale esprimerà voto favorevole perché il provvedimento rappresenta un piccolo passo in avanti, ma dichiara disappunto e risentimento per il fatto che, dopo tantissimi mesi di discussione, non si siano raggiunti risultati veramente apprezzabili.

ALTERO MATTEOLI. Signor presidente, non intervengo per aggiungere qualcosa a quanto già detto dal collega Baghino, e che io condivido: ciò che volevamo dichiarare su questo disegno di legge lo abbiamo già detto durante la discussione sulle linee generali. Si tratta certamente di un disegno di legge non ottimo, e che non porta notevoli migliorie alla disciplina della nautica da diporto: lo consideriamo tuttavia un piccolo passo in avanti, ed è per ciò che esprimeremo un voto favorevole, come ha poc'anzi detto il collega Baghino.

Ho chiesto di parlare perché poco fa un collega, intervenendo su questo provvedimento, ha voluto toccare una vicenda di carattere più generale, che riguarda il problema della portualità. Trovo questo modo di procedere inaccettabile: si è affrontata la questione surrettiziamente, senza che il collega esponesse chiaramente il suo pensiero (e non poteva evidentemente farlo, perché il dispositivo alla nostra attenzione tratta materia completamente diversa). Gli incidenti che ieri si sono verificati a Livorno erano preparati da tempo, e mi permetto di ricordare che il 2 febbraio scorso in questo dibattito già avevo affrontato il problema. Di

questo discuteremo oggi in Assemblea, ed io ne ho voluto parlare solo perché qualcuno ha inserito la questione nell'odierno dibattito; voglio ancora precisare che si tratta di cosa completamente al di fuori dell'argomento all'ordine del giorno, e che qualsiasi voto esprimeremo sul disegno di legge non potrà essere condizionato dagli avvenimenti che il collega ha voluto poc'anzi menzionare.

PRESIDENTE. Prima di concludere il dibattito sul disegno di legge, desidero anch'io ringraziare particolarmente il relatore, che ha svolto in modo puntuale ed intelligente un lavoro difficile; ringrazio anche tutti i colleghi per la collaborazione ed il contributo offerti per giungere alla sollecita approvazione del provvedimento che, pur con le manchevolezze da tutti denunciate, costituisce tuttavia un risultato positivo del nostro lavoro.

Il disegno di legge sarà immediatamente votato a scrutinio nominale.

Votazione nominale.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio nominale sul disegno di legge esaminato nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:

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 » *(Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato)* (3119):

Presenti	34
Votanti	22
Astenuti	12
Maggioranza	12
Hanno votato sì	21
Hanno votato no ...	1

(La Commissione approva).

Hanno votato sì:

Avellone, Baghino, Barbalace, Biafora, Bonsignore, Cardinale, Corsi, Faraguti, Grippo, Lamorte, La Penna, Lucchesi, Maccheroni, Matteoli, Matulli, Poti, Reina, Sanguineti, Santonastaso, Savio, Testa Antonio.

Ha votato no: Donati.

Si sono astenuti:

Angelini Giordano, Borghini, Canne-
longa, Chella, Ciafardini, Ciocci Lorenzo,
Columbu, Fagni, Mangiapane, Menzietti,
Petrocelli, Ronzani.

Seguito della discussione del disegno di legge: Modifiche agli articoli 20, 21, 23 della legge 18 marzo 1988 in materia di installazione e di utilizzazione delle cinture di sicurezza nei veicoli a motore (3149) e delle proposte di legge Colucci: Iscrizione obbligatoria del gruppo sanguigno sui documenti di riconoscimento e sulle patenti di guida (131); Piro: Nuove disposizioni concernenti i requisiti fisici, psichici e attitudinali per il conseguimento della patente di guida (173); Tealdi e Rabino: Modifica dell'articolo 86 del testo unico 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni concernenti il limite minimo di età per la guida di macchine agricole (363); Lucchesi ed altri: Disposizioni in materia di sicurezza stradale, di patente a punti e di controllo delle condizioni psicofisiche dei conducenti di auto (710-bis); Savio: Modifica dell'articolo 79 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, concernente il limite di età per guidare determinati autoveicoli (864); Tagliabue ed altri: Nuove norme concernenti l'informazione, la conoscenza, l'educazione ed i controlli per la prevenzione degli incidenti stradali e modifiche a taluni articoli del codice della strada (1021-bis); Melillo e Battistuzzi: Disposizione sull'adozione e sulla obbligatorietà dell'uso delle cinture di sicurezza (1216); Ronchi ed altri: Norme urgenti

per la prevenzione degli incidenti e la sicurezza stradale (1293); Mannino Antonino ed altri: Abrogazione delle norme del codice della strada relative ai requisiti morali per la concessione e la revoca della patente di guida (1650); Tassi ed altri: Nuove norme per il conseguimento della patente di guida dei veicoli a motore (2162).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione abbinata del disegno di legge: « Modifiche agli articoli 20, 21, 23 della legge 18 marzo 1988 in materia di installazione e di utilizzazione delle cinture di sicurezza nei veicoli a motore »; e delle proposte di legge di iniziativa dei deputati Colucci: « Iscrizione obbligatoria del gruppo sanguigno sui documenti di riconoscimento e sulle patenti di guida »; Piro: « Nuove disposizioni concernenti i requisiti fisici, psichici e attitudinali per il conseguimento della patente di guida »; Tealdi e Rabino: « Modifica dell'articolo 86 del testo unico 15 giugno 1959, n. 393, e successive modificazioni concernenti il limite minimo di età per la guida di macchine agricole »; Lucchesi ed altri: « Disposizioni in materia di sicurezza stradale, di patente a punti e di controllo delle condizioni psicofisiche dei conducenti di auto »; Savio: « Modifica dell'articolo 79 del decreto del Presidente della Repubblica 15 giugno 1959, n. 393, concernente il limite di età per guidare determinati autoveicoli »; Tagliabue ed altri: « Nuove norme concernenti l'informazione, la conoscenza, l'educazione ed i controlli per la prevenzione degli incidenti stradali e modifiche a taluni articoli del codice della strada »; Melillo e Battistuzzi: « Disposizione sull'adozione e sulla obbligatorietà delle cinture di sicurezza »; Ronchi ed altri: « Norme urgenti per la prevenzione degli incidenti e la sicurezza stradale »; Mannino Antonino ed altri: « Abrogazione delle norme del codice della strada relative ai requisiti morali per la concessione e la revoca della patente di guida »; Tassi ed altri: « Nuove norme per il conseguimento della patente di guida dei veicoli a motore ».

Avverto che sul provvedimento in esame non è ancora pervenuto il parere della I Commissione affari costituzionali, convocata per domani.

GIACOMO MACCHERONI, *Relatore*. L'attesa del parere della I Commissione potrebbe costituire utile occasione per esaminare eventuali emendamenti che i commissari o il Governo intendessero presentare al provvedimento, in modo che la prossima settimana ci sarà più agevole approvarlo definitivamente.

Per quanto riguarda il problema dei limiti di altezza, di 150 e 190 centimetri, per l'esenzione dall'obbligo di indossare le cinture di sicurezza, ricordo che in sede di Comitato ristretto si era ipotizzato di inserire nella legge questa previsione, senza dover rimandare ad una futura decretazione in materia i cui tempi sono di regola non brevi. Tale esenzione costituisce essenzialmente un problema di sicurezza e i limiti di altezza previsti non derivano certamente da valutazioni arbitrarie. Analoga previsione infatti è contenuta nel decreto che in materia sta per essere emanato dal ministro della sanità, di concerto con quelli dell'interno e dei trasporti.

Mi auguro pertanto che i colleghi affrontino il problema con la dovuta serietà. Se vi fossero sull'argomento differenti valutazioni — suffragate tuttavia da dati concreti — potremmo valutarle nell'odierna seduta, in modo che la prossima settimana si possa varare il provvedimento con il consenso unanime dei commissari.

GIORDANO ANGELINI. Confesso di nutrire qualche perplessità circa l'esenzione ipotizzata per soggetti di determinata altezza. Infatti, per una persona alta un metro e ottantaquattro, come me, è assolutamente differente viaggiare su una FIAT 500 oppure su una Volvo! Una norma come quella prevista non credo abbia senso e pertanto vorrei che il ministro mi aiutasse a chiarire questi miei dubbi.

ENRICO FERRI, *Ministro dei lavori pubblici*. Desidero innanzitutto ringraziare il presidente e la Commissione per la tempestività e l'attenzione con cui è stato affrontato l'esame del disegno di legge sull'anticipazione dell'obbligatorietà dell'uso delle cinture di sicurezza, anche in considerazione della recente sentenza del TAR — che ha sospeso l'efficacia della circolare del ministro dei trasporti — che giustamente, nella motivazione (non faccio riflessioni sulla formula del dispositivo), richiama i principi costituzionalmente garantiti della sicurezza e della salute.

Ritengo che la rapidità con cui si affronta tale questione sia la migliore risposta alle incertezze determinatesi nell'opinione pubblica — a seguito appunto della citata sentenza — per quanto riguarda l'applicazione della legge n. 111 del 1988 che potrebbe anche essere sottoposta al vaglio di costituzionalità. Varare tempestivamente il provvedimento in esame, pertanto, significa venire incontro ad esigenze rappresentate a livello istituzionale, oltre che di opinione pubblica.

Per quanto riguarda il merito, anche io non condivido la previsione di esentare dall'obbligo dell'uso delle cinture di sicurezza i soggetti di altezza superiore a 190 centimetri, anche considerando che la direttiva comunitaria in materia prevede la esenzione solo per individui di altezza inferiore ai 150 centimetri.

Preannuncio pertanto la presentazione di un emendamento che prevede che fino all'emanazione dei decreti previsti dalla legge n. 111 del 1988 siano esentati dall'obbligo di indossare le cinture di sicurezza i soggetti invalidi o con caratteristiche somatiche — che occorrerà in seguito precisare — incompatibili con l'uso delle cinture stesse. In questo periodo di sperimentazione vedremo concretamente quali potranno essere realisticamente le misure da adottare in via definitiva.

Preannuncio, inoltre, che presenterò un altro emendamento in base al quale, a partire dalla data di entrata in vigore della presente legge, i bambini di età inferiore ai dieci anni non possono occu-

pare i posti anteriori nei veicoli delle categorie M1 e N1. Restano, peraltro, valide le disposizioni dei commi 1 e 2 dell'articolo 23 della legge 18 marzo 1988, n. 111.

PRESIDENTE. Sospendo brevemente la seduta.

La seduta, sospesa alle 10,45, è ripresa alle 12,20.

**PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
EDDA FAGNI**

PRESIDENTE. Comunico che sono stati presentati i seguenti emendamenti al testo unificato dei progetti di legge:

All'articolo 1, comma 4, le parole: sono esentati dall'obbligo di indossare le cinture di sicurezza sono sostituite dalle seguenti: fino all'emanazione dei decreti previsti dal comma 8 dell'articolo 23 della legge 18 marzo 1988, n. 111, sono esentati dall'obbligo di indossare le cinture di sicurezza.

1. 1.

Governo.

All'articolo 1, comma 4, la lettera b) è sostituita dalla seguente: i soggetti invalidi o con caratteristiche somatiche incompatibili con l'uso delle cinture di sicurezza.

1. 2.

Governo.

All'articolo 1, dopo il comma 5, è aggiunto il seguente:

6. A partire dalla data di entrata in vigore della presente legge i bambini di età inferiore ai 10 anni non possono occu-

pare i posti anteriori nei veicoli delle categorie M1 e N1. Restano valide le disposizioni dei commi 1 e 2 dell'articolo 23 della legge 18 marzo 1988, n. 111.

1. 3.

Governo.

All'articolo 1, dopo il comma 5, è aggiunto il seguente:

6. « Decorsi sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, i bambini da 4 a 10 anni occupanti i sedili posteriori dei veicoli delle categorie M1 e N1 devono essere trattenuti da appositi sistemi di ritenuta conformi ad uno dei tipi omologati secondo la normativa stabilita dal Ministero dei trasporti ».

1. 4.

Lucchesi.

GIACOMO MACCHERONI, Relatore. Esprimo parere favorevole agli emendamenti 1.1, 1.2 e 1.4. Quest'ultimo, in particolare, presentato dal collega Lucchesi, propone una modifica in relazione alla questione dei sedili in cui devono trovare posto i bambini di età compresa fra i quattro e i dieci anni. Infatti, nel testo della legge si fa riferimento esclusivamente ai sedili anteriori, mentre con l'emendamento in questione si vuole estendere la previsione normativa anche ai sedili posteriori.

ENRICO FERRI, Ministro dei lavori pubblici. Raccomando alla Commissione l'approvazione degli emendamenti del Governo.

ALTERO MATTEOLI. Sono favorevole agli emendamenti del Governo 1.1 e 1.2, nonché all'emendamento 1.4 presentato dall'onorevole Lucchesi. A proposito di quest'ultimo, tuttavia, rilevo una certa genericità laddove si prevede che i bambini in questione « devono essere trattenuti da appositi sistemi di ritenuta conformi ad uno dei tipi omologati secondo la normativa stabilita dal Ministero dei

trasporti », senza però specificare a quali tipi si faccia riferimento: sarebbe più opportuno, a mio avviso, individuarli già nella legge. Ciò anche perché in questi giorni si è registrata una notevole confusione, sul problema delle cinture di sicurezza: si è avuta una sentenza del TAR che praticamente fa a pugni con le decisioni assunte da un ministro, il quale poi cerca di rimediare, come apprendiamo questa mattina dai giornali. Occorre che vi sia chiarezza sul termine entro cui rendere obbligatorio l'uso delle cinture.

In proposito, vorrei chiedere al relatore se i sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge, previsti per l'attuazione delle disposizioni contenute nell'emendamento Lucchesi, derivino da uno studio della questione; infatti trovo giusto che si abbrevino il più possibile i tempi dell'applicazione della legge, ma occorre vedere se vi sia concretamente tale possibilità.

Diversamente, ci troveremo poi di fronte a polemiche, a ministri che non sono d'accordo tra di loro, ad interventi della magistratura amministrativa e così via.

GIACOMO MACCHERONI, *Relatore*. La previsione dei sei mesi dalla data di entrata in vigore della legge oggi in esame, contenuta nell'emendamento Lucchesi, non deriva da studi particolari, ma da calcoli pratici; introducendo la previsione di dispositivi di sicurezza anche per gli occupanti dei sedili posteriori, ci siamo raccordati con la norma della legge 18 marzo 1988, n. 111, concernente l'obbligatorietà di indossare le cinture di sicurezza entro 18 mesi dall'approvazione della legge medesima. Poiché tale termine verrebbe a scadere il 18 settembre prossimo, abbiamo dovuto abbreviare quello previsto nell'emendamento Lucchesi, fissandolo appunto in sei mesi, in modo da far coincidere l'obbligo dell'applicazione delle varie disposizioni.

ANNA DONATI. Abbiamo previsto quali sistemi di sicurezza adottare per i bam-

bini fino ai 4 anni e per quelli dai 4 ai 10 anni; tuttavia, avendo stabilito un'esenzione per coloro che hanno un'altezza inferiore ai 150 centimetri (anche se la disposizione dovrà essere specificata da un decreto ministeriale), mi domando come si dovrà procedere in caso, ad esempio, di un bambino undicenne che non ha ancora raggiunto l'altezza di 150 centimetri: sarebbe forse opportuno prevedere, per i bambini, una fascia di età più elevata? Diversamente, vi è tutta una categoria di persone che rischia di rimanere esclusa dall'obbligatorietà di adozione delle cinture di sicurezza.

GIACOMO MACCHERONI, *Relatore*. In mancanza di studi specifici sull'argomento, e per non procedere ad ulteriori modifiche, ritengo che potremmo rivolgere una raccomandazione al Governo perché di tale problema tenga conto nel decreto che emanerà in attuazione della legge. Per il resto, mi sembra che non vi siano rilievi di sostanza sugli emendamenti presentati.

SEVERINO CANNELONGA. Il gruppo comunista è sostanzialmente d'accordo sugli emendamenti presentati. Certo, sarà importante il decreto che dovrà emanare il ministro della sanità, ed in proposito raccomando che venga rispettato il termine previsto dal testo che ci accingiamo a votare, cioè i tre mesi dall'entrata in vigore della presente legge. Infatti, molte volte ci sono voluti anni per giungere all'emanazione dei decreti attuativi.

Insisto affinché venga mantenuto il termine dei tre mesi, per una maggiore certezza in quello che riguarda il trattamento dei cittadini.

Preannuncio il voto favorevole sugli emendamenti presentati.

PRESIDENTE. Avverto che porrò in votazione in linea di principio gli emendamenti presentati, ai fini della loro trasmissione alla I Commissione per il prescritto parere.

Pongo in votazione in linea di principio l'emendamento 1.1 del Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione in linea di principio l'emendamento 1.2 del Governo.

(È approvato).

Pongo in votazione in linea di principio l'emendamento Lucchesi 1.4.

(È approvato).

Il seguito della discussione è rinviato ad altra seduta.

La seduta termina alle 12,35.

*IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI
DOTT. GIANLUIGI MAROZZA*

*Licenziato per la composizione e la stampa dal
Servizio Stenografia delle Commissioni e degli
Organi Collegiali il 30 marzo 1989.*

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO