

CAMERA DEI DEPUTATI

N. 498

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa dei Deputati NICCOLAI GIUSEPPE e GUARRA

Presentata il 10 ottobre 1968

Provvedimenti a favore dei porti turistici

ONOREVOLI COLLEGHI! — È da anni che si sottolinea la necessità, diremmo l'urgenza, di emanare strumenti legislativi adeguati a favore dei porti turistici.

Puntualmente, in occasione della manifestazione internazionale del Salone nautico di Genova (già all'8ª edizione), il problema dei porti turistici viene portato all'attenzione delle autorità governative e dell'opinione pubblica. E, puntualmente, il Ministro della marina mercantile in carica dà, al riguardo, le più ampie assicurazioni. Ma, ahimé, è anche puntualmente vero che, fino ad oggi, nessun testo legislativo relativo ai porti turistici, che possa far da base ad una discussione concreta, è stato presentato. Tutto, fino ad oggi, è rimasto sul terreno, vago e incerto, delle promesse.

I proponenti si rendono perfettamente conto come il problema dei porti turistici, alla luce della vigente legislazione, sia complesso. Come il problema dei porti turistici venga ad investire, prima di ogni altra cosa, l'altro grande problema della conservazione del patrimonio paesaggistico costiero (che deve essere intransigentemente difeso), la sistemazione del territorio litorale, problemi comuni a tre Ministeri, la marina mercantile, il turismo, i lavori pubblici e, per ciò che riguarda i vincoli sul paesaggio, il Ministero della pubblica istruzione. I proponenti sono d'accordo che questa complessa materia, non del tutto facile ad essere dipanata nei suoi aspetti tecnici e giuridici, comporta forse la elaborazione di un Piano da elaborarsi fra i Ministeri interessati. ma sono altrettanto convinti che

l'Italia non può ulteriormente rinviare il problema con le solite « annuali » affermazioni di principio, soprattutto perché rischia, in un settore dove gli altri Paesi rivieraschi stanno marciando a pieno ritmo, di perdere definitivamente l'ultimo autobus. Sarebbe cosa imperdonabile. Il nostro turismo, o riesce a qualificarsi, a distinguersi, o è destinato ad una lenta ma fatale decadenza, e se ne avvertano già i sintomi.

Ecco perché c'è il dovere di rompere gli indugi, di passare dalla fase delle promesse alla discussione concreta su un testo di legge, qualunque esso sia, anche tutto da emendare, ma tale che svegli i dormienti, stimoli i pigri a muoversi sul terreno concreto dei fatti.

È questo il compito che i proponenti, umilmente, affidano al loro testo di legge. Azione di stimolo. Perché si proceda. Con urgenza.

I proponenti trovano del tutto superfluo sottolineare dettagliatamente gli aspetti del problema legati ad una « vicenda » che, essendo sotto gli occhi di tutti, si illustra, nella sua importanza e immediatezza, da se. Il Mediterraneo è diventato una grande via turistica. Con il mezzo nautico da diporto, anche il più artigianale, si coprono oggi, in mare, grandi distanze. Si visitano isole, paesi, continenti. L'Italia, con tutto il suo incomparabile patrimonio naturale e artistico (ecco la nozione di porto turistico) si deve aprire a queste correnti vivissime di traffico turistico.

Ecco la foce dell'Arno (un esempio sui tanti) che si presta meravigliosamente per chi, venendo via mare dalla Francia o da altri

Paesi con imbarcazioni da diporto, intenda poi, servendosi del sistema autostradale vicino e rapido, visitare i tesori d'arte della Toscana. Non c'è località costiera italiana che non apra, ad una clientela marittima, per sua natura avida di vedere e di conoscere, le strade per avvicinarsi ai nostri « tesori » naturali, architettonici, archeologici, unici al mondo.

Questa la spinta morale da assecondare, da esaudire. Ed è una spinta, diremmo una ondata, dietro la quale vive e pulsa tutto un mondo che, da anni, fra difficoltà di ogni genere, nel settore dei cantieri navali, dei motori marini, delle opere di rimessaggio e altro, cerca di rispondere, nel modo più adeguato ad una « domanda » di servizi sempre più massiccia e sempre più pressante. Tutto questo « mondo », carico di iniziative e di slancio, non può più essere lasciato solo. Il potere pubblico ha il dovere di comprenderlo e di aiutarlo.

* * *

L'articolo 1 riguarda la concessione dei contributi ai comuni o ai privati concessionari per la costruzione o per le opere di miglioramento dei porti ed approdi turistici marittimi, lacuali, lagunari e fluviali e la fissazione annuale del limite degli impegni da assumersi, mentre l'articolo 2 si riferisce all'azione affidata alla Cassa del Mezzogiorno per i territori di sua competenza.

L'articolo 3 precisa la destinazione dei contributi e delle agevolazioni alle realizzazioni strettamente connesse con le opere portuali e di approdo.

L'articolo 4 assume un'importanza del tutto particolare, non tanto perché indica la procedura da seguire nella presentazione delle domande, dei progetti e delle relazioni e la

destinazione delle medesime, quanto perché opportunamente ne viene investita la Soprintendenza ai monumenti e belle arti che è tenuta ad esprimere il suo parere in relazione ai vincoli paesistici, di modo che è evidente che la prima preoccupazione dei legislatori e di coloro che saranno chiamati a dare pratica attuazione alle iniziative deve essere quella di non turbare l'armonia del paesaggio e di fare in modo che le opere da realizzare perfettamente si inseriscano in esso ed adempiano perfettamente allo scopo per il quale sono state programmate e che è, come abbiamo già precisato, quello di offrire al visitatore la possibilità di accedere ai nostri « tesori » artistici attraverso vie che possono rivelare e valorizzare i nostri « tesori » naturali.

Gli articoli 5 e 6 riguardano la facoltà concessa ai comuni di bandire concorsi per la concessione dell'appalto delle opere marittime e delle infrastrutture destinate alla ricettività ed ai servizi per le opere portuali e di stabilire una speciale tassa di ancoraggio.

L'articolo 7 indica le norme relative ai canoni da corrispondere per le concessioni dei beni demaniali accordati per la realizzazione dei porti e degli approdi e stabilire la non applicabilità dell'imposta di ricchezza mobile per le operazioni finanziarie e i prestiti contratti dai comuni e dai privati, per le opere previste dalla legge nonché l'esenzione da ogni imposta e tassa sui materiali utilizzati per la costruzione, la manutenzione e l'esercizio.

Ci auguriamo, onorevoli colleghi, che vorrete prendere nella più seria considerazione le soluzioni che abbiamo suggerito e che vorrete dare il vostro consenso alla nostra proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

Il Ministero dei lavori pubblici è autorizzato a concedere ai comuni interessati o ai privati concessionari, con l'osservanza delle norme della legge 3 agosto 1949, n. 589, un contributo costante per 35 anni nella misura del 5 per cento della spesa riconosciuta necessaria per la costruzione o per le opere di miglioramento dei porti ed approdi turistici marittimi, lacuali, lagunari e fluviali.

Il Ministero dei lavori pubblici fisserà annualmente il limite degli impegni da assumere per l'applicazione della presente legge nello stato di previsione della spesa del Ministero dei lavori pubblici.

ART. 2.

La Cassa del Mezzogiorno, oltre a provvedere alla realizzazione dei porti turistici, secondo le norme della legge 26 giugno 1965, è autorizzata a concedere, nel territorio di sua competenza, contributi ai comuni interessati ed ai privati concessionari per l'esecuzione delle opere relative a detti porti e approdi turistici.

ART. 3.

I contributi e le altre agevolazioni previste dalla presente legge sono stabiliti, oltre che per la costruzione di porti e approdi turistici, anche per tutte quelle opere che, come lo scalo e alaggio, officine di riparazione, locali di rimessaggio, nonché ostelli servono a rendere funzionale e ricettivo il porto o approdo turistico.

ART. 4.

I comuni ed i privati, che hanno interesse a costruire o migliorare i porti e approdi turistici, debbono presentare domanda corredata da un progetto esecutivo delle opere che si intendono realizzare e da una relazione tecnica e finanziaria, quest'ultima per i privati corredata da idonee garanzie, specificando alla competente Capitaneria di porto l'importanza turistica che potranno assumere tali opere.

La Capitaneria del porto trasmetterà i relativi documenti al Genio civile, ufficio per le opere marittime, per l'esame tecnico. Una

copia dei suddetti documenti dovrà essere trasmessa alla Soprintendenza ai monumenti e belle arti perché esprima il suo parere in relazione ai vincoli paesistici.

L'Ufficio per le opere marittime del genio civile, dopo avere esaminato il progetto ed espresso il proprio parere, lo trasmette al Ministero dei lavori pubblici per l'ulteriore esame e la relativa autorizzazione ad eseguire il progetto. Il Ministro dei lavori pubblici, emetterà un decreto con il quale riconosce il contributo sull'ammontare della spesa riconosciuta.

ART. 5.

Ai comuni e ai privati cui è stato riconosciuto il contributo per la costruzione o il miglioramento del porto o approdo turistico ai sensi della legge 3 agosto 1949, n. 589, è riconosciuta la facoltà di assumere la posizione di stazione appaltante e di bandire concorsi per la concessione dell'appalto delle opere marittime e delle infrastrutture destinate alla ricettività ed ai servizi per le opere portuali.

ART. 6.

Ai comuni interessati e ai privati concessionari, di cui ai precedenti articoli, potrà accordarsi una speciale tassa di ancoraggio, le cui norme e tariffe sono soggette all'approvazione del Ministero della marina mercantile.

ART. 7.

Alle concessioni dei beni demaniali accordate per la realizzazione dei porti o approdi turistici e stipulate con apposita convenzione con il Ministero della marina mercantile, si applica, in relazione al canone da corrispondere, quanto disposto dall'articolo 39, secondo comma, del codice della navigazione.

Per le operazioni finanziarie e i prestiti contratti da comuni e dai privati per la costruzione o per le opere di miglioramento dei porti e approdi turistici e per le loro infrastrutture previste all'articolo 3, non è applicabile l'imposta di ricchezza mobile.

I materiali destinati alla costruzione, manutenzione ed esercizio di porti e approdi turistici sono esenti da ogni imposta e tassa.