

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
FABIO MUSSI

La seduta comincia alle 16.

GIANFRANCO ROTONDI, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 14 gennaio 2003.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Alemanno, Aprea, Armosino, Baccini, Ballaman, Berlusconi, Buttiglione, Cicu, Contento, Delfino, Dell'Elce, Dozzo, Follini, Frattini, Galati, Gasparri, Maroni, Martinat, Martusciello, Mattarella, Matteoli, Miccichè, Possa, Prestigiacomo, Santelli, Selva, Sospiri, Stefani, Tortoli, Tremaglia, Tremonti, Urbani, Urso, Valducci, Valentino, Viceconte e Vietti sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono trentanove, come risulta dall'elenco depositato presso la Presidenza e che sarà pubblicato nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Ulteriori comunicazioni all'Assemblea saranno pubblicate nell'*allegato A* al resoconto della seduta odierna.

Annunzio di petizioni.

PRESIDENTE. Prego il deputato segretario di dare lettura del sunto delle petizioni giunte alla Presidenza e che saranno trasmesse alle sottoindicate Commissioni.

GIANFRANCO ROTONDI, *Segretario*, legge:

Gabriella Cucchiara, da Roma, chiede:

interventi per la tutela dei diritti del cittadino che presenta denunce in sede penale (511) — alla II Commissione permanente (Giustizia);

interventi per la tutela dei diritti del cittadino nel caso di atti stipulati da notai (512) — alla II Commissione permanente (Giustizia);

interventi per la tutela del cittadino nel rapporto con l'avvocato (513) — alla II Commissione permanente (Giustizia);

Marinela Mazza, da Roma, chiede nuove norme in materia di riconoscimento dei titoli di studio conseguiti in altri paesi (514) — alla VII Commissione permanente (Cultura);

Alessandro Lucarelli, da Avezzano (L'Aquila), chiede nuove norme in materia di rimessione del processo (515) — alla II Commissione permanente (Giustizia);

Giorgio Andrea Pernigotti, da Milano, chiede che l'indennità dei giudici di pace per la emissione di decreti di archiviazione in ambito penale non sia stabilita in misura ridotta (516) — alla II Commissione permanente (Giustizia);

Adone Spadone, da Falconara Marittima (Ancona), chiede nuove norme in materia di malattie dipendenti da causa di servizio per gli appartenenti alle forze dell'ordine (517) — alla I Commissione permanente (Affari costituzionali);

Giuseppe Battiato, da Augusta (Siracusa), e numerosi altri cittadini, chiedono interventi in sostegno degli agrumicoltori italiani e soprattutto siciliani (518) — alla XIII Commissione permanente (Agricoltura);

Michelantonio Russi, da Foggia, chiede un provvedimento legislativo per l'inquadramento degli ispettori del lavoro (519) — *alla XI Commissione permanente (Lavoro)*;

Ottavia Pozzati, da Milano, chiede che sia assicurato l'insegnamento dell'educazione civica nelle scuole (520) — *alla VII Commissione permanente (Cultura)*;

Michele Russo, da Roma, e numerosi altri cittadini, chiedono che siano assicurate le risorse finanziarie per garantire la effettiva applicazione del decreto legislativo n. 368 del 1999, in materia di formazione di medici specialisti (521) — *alle Commissioni riunite VII (Cultura) e XII (Affari sociali)*;

Giancarlo Trovato, da Roma, e numerosi altri cittadini, chiedono che sia concesso un indulto di tre anni a tutti i detenuti, senza esclusioni soggettive od oggettive (522) — *alla II Commissione permanente (Giustizia)*.

Sull'ordine dei lavori.

PRESIDENTE. Dovremmo procedere alla discussione delle proposte di legge in materia di indulto, iscritte nel calendario dei lavori e all'ordine del giorno della seduta odierna subordinatamente alla conclusione dell'esame in Commissione.

Poiché la Commissione giustizia non ne ha terminato la discussione in sede referente, l'esame di questo punto dell'ordine del giorno della seduta odierna non potrà avere luogo.

Discussione del testo unificato delle proposte di legge: Muratori e Germanà; Perlini ed altri; Carli ed altri: Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico (1574-2131-2900) (ore 16,10).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del testo unificato delle proposte di legge d'iniziativa dei deputati

Muratori e Germanà; Perlini ed altri; Carli ed altri: Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico.

La ripartizione dei tempi di esame del provvedimento è pubblicata nel vigente calendario dei lavori (*vedi calendario*).

(Discussione sulle linee generali — A.C. 1574)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

Avverto che i presidenti dei gruppi parlamentari dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e della Margherita, DL-l'Ulivo ne hanno chiesto l'ampliamento senza limitazioni delle iscrizioni a parlare ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del regolamento.

Avverto altresì che la IX Commissione (Trasporti) si intende autorizzata a riferire oralmente.

Il relatore, onorevole Sardelli, ha facoltà di svolgere la relazione.

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore*. Onorevoli colleghi, il settore della nautica da diporto è attualmente soggetto a una disciplina frammentaria e complessa, frutto di un lento processo di stratificazione normativa iniziato già nel 1942 e proseguito sino ad oggi per effetto di molteplici interventi del legislatore nazionale e comunitario.

Le norme generali contenute nel codice della navigazione si sono infatti ben presto dimostrate non del tutto idonee a disciplinare in maniera appropriata la navigazione da diporto, tenuto conto delle peculiarità e delle specifiche esigenze del settore. Per queste ragioni, il legislatore è intervenuto una prima volta con la legge 11 febbraio 1971, n. 50 (la cosiddetta legge sulla nautica da diporto), con la quale è stata finalmente riconosciuta la peculiarità del settore e l'esigenza di assoggettare quest'ultimo ad una regolamentazione appropriata in grado di valorizzarne le potenzialità di diffusione e di sviluppo.

In seguito, si sono resi necessari ulteriori interventi normativi finalizzati ad aggiornare la disciplina recata dalla citata legge n. 50 del 1971 alle mutate esigenze della nautica da diporto che, nata come attività di tipo elitario, si è ormai trasformata in un autentico fenomeno di massa.

In tale contesto si ricordano a titolo esemplificativo: la legge del 14 agosto 1971, n. 823, la legge del 14 agosto 1974, n. 378, la legge del 6 marzo 1976, n. 51, legge del 26 aprile 1986, n. 193 e la legge 5 maggio 1989, n. 171, nonché il decreto-legge 16 giugno 1994, convertito con modificazioni nella legge dell'8 agosto 1994, n. 498, tutte recanti integrazioni e modifiche della legge 11 febbraio 1971, n. 50.

Parallelamente, in materia è intervenuto pure il legislatore comunitario che, con la direttiva 94/25/CE, ha introdotto significative novità e taluni vincoli volti, tra l'altro, a favorire il passaggio ad una normativa che riservasse allo Stato i soli compiti di definizione dei requisiti essenziali di sicurezza della nautica da diporto nonché la vigilanza ed il controllo del loro rispetto.

Il panorama normativo risultante dal complesso dei suddetti interventi appare, tuttavia, caratterizzato da scarsa omogeneità, soprattutto in considerazione del fatto che, in sede di recepimento della citata direttiva comunitaria, si è dovuto mantenere un regime differenziato per le unità marcate CE e per quelle sprovviste di tale marcatura.

Infine, sono recentemente intervenuti in materia altri provvedimenti, che hanno reso ancora più articolato e complesso il quadro normativo di riferimento. Si ricordano, tra gli altri: il decreto del 14 agosto 1996, n. 436, recante attuazione della direttiva 94/25/CE; il decreto legislativo 11 giugno 1997, n. 205; il decreto-legge 21 ottobre 1996, n. 535, convertito con modificazioni dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647; la legge 30 novembre 1998, n. 413 e la legge 7 dicembre 1999, n. 472 e la legge finanziaria per il 2000 (legge 23 dicembre 1999, n. 488).

Quindi, tenuto conto della complessità del quadro normativo descritto, nel no-

vembre del 2001, la Commissione trasporti ha ritenuto opportuno avviare l'esame di due proposte di legge relative al riordino e al rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico. Mi riferisco alla proposte di legge Muratori n. 1574 e Perlino n. 2131, alle quali successivamente è stata abbinata anche una terza proposta di legge Carli n. 2900 presentata il 25 giugno 2002.

In Commissione, abbiamo iniziato una approfondita ed accurata istruttoria legislativa — parzialmente svoltasi nella sede del comitato ristretto all'uopo costituito — ed è stato elaborato un testo unificato, che si compone di 16 articoli, diretto a riformare complessivamente la disciplina della materia, conferendo ad essa quell'omogeneità e coerenza di cui è attualmente carente la normativa vigente.

Nel corso della definizione del testo unificato, sono stati recepiti dalla Commissione quasi tutti i suggerimenti formulati nei pareri espressi dal Comitato per la legislazione e dalle Commissioni competenti in sede consultiva.

Per ciò che concerne il contenuto specifico delle singole disposizioni, si segnala che le modifiche alla legge n. 50 del 1971 sono riportate all'articolo 1 e sono ispirate tutte a criteri di semplificazione e di razionalizzazione delle procedure, nonché all'esigenza di assicurare adeguati livelli di sicurezza della navigazione.

In particolare, la lettera *a)* del comma 1 sostituisce l'articolo 1 della citata legge, prevedendo tra gli interventi più significativi una nuova classificazione delle unità da diporto, secondo la quale: sono «navi da diporto» le unità con scafo di lunghezza superiore a 24 metri, misurata secondo gli opportuni standard armonizzati; sono «imbarcazioni da diporto» le unità con scafo di lunghezza compresa tra 10 e 24 metri, misurata secondo gli opportuni standard armonizzati; sono «nautanti da diporto» le unità individuate ai sensi dell'articolo 13 della legge n. 50 del 1971, come modificato dall'articolo 1, comma 1, lettera *g)*, del provvedimento in esame.

La norma dispone, altresì, che le unità da diporto possano essere utilizzate mediante contratti di locazione e di noleggio e per l'insegnamento della navigazione da diporto, nonché come unità appoggio per le immersioni subacquee a scopo sportivo o ricreativo. Ulteriori disposizioni riguardano, infine, la nozione di potenza del motore e le relative attestazioni.

La successiva lettera *b)* reca modifiche all'articolo 5 della citata legge n. 50 del 1971, in materia di iscrizione delle imbarcazioni e delle navi da diporto.

In particolare, al fine di razionalizzare e di semplificare le modalità di iscrizione, il comma 1 prevede che le imbarcazioni da diporto siano iscritte in registri tenuti dalle capitanerie di porto, dagli uffici circondariali marittimi nonché dagli uffici provinciali del dipartimento dei trasporti terrestri ed i servizi informativi e statistici autorizzati dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti; per le navi da diporto l'iscrizione deve, invece, essere effettuata in registri tenuti dalle capitanerie di porto.

Il comma 2 affida ad un decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti il compito di designare, in base alle esigenze del territorio su cui operano e alla distanza dagli uffici marittimi detentori dei registri d'iscrizione, gli uffici provinciali del dipartimento dei trasporti terrestri e i servizi informativi e statistici autorizzati a tenere i registri di iscrizione delle unità di diporto; il comma 3 definisce le modalità di assegnazione del numero di identificazione che, ai sensi dei commi 4 e 5, determina l'iscrizione dell'unità condizionata alla successiva presentazione del titolo di proprietà. Ulteriori disposizioni disciplinano, secondo criteri di speditezza e di semplificazione delle procedure, il trasferimento ad altro ufficio dell'iscrizione di un'unità da diporto, l'autorizzazione alla dismissione di bandiera e la cancellazione dal registro di iscrizione.

La lettera *c)* novella l'articolo 7 della legge n. 50 del 1971, introducendo alcune significative novità concernenti l'elezione di domicilio effettuata dalle società estere che intendano sottoscrivere o mantenere l'iscrizione delle unità da diporto di loro

proprietà nel registro di cui all'articolo 5; in particolare, il comma 2 precisa che tale atto non implica la costituzione di una stabile organizzazione in Italia di una società estera e, se nei confronti di agenzia marittima, non comporta nomina a raccomandatario marittimo ai sensi dell'articolo 2 della legge 4 aprile 1977, n. 135. Inoltre, secondo il successivo comma 3, il rappresentante scelto ai sensi del comma 1, qualora straniero, deve essere regolarmente soggiornante in Italia. Il comma 4 disciplina, infine, il caso di cittadini italiani residenti all'estero che intendano iscrivero o mantenere l'iscrizione delle unità da diporto di loro proprietà.

La lettera *d)*, nel modificare l'articolo 8 della legge n. 50 del 1971, disciplina la modalità di rilascio della licenza di navigazione, del certificato di sicurezza delle navi da diporto e delle imbarcazioni da diporto, definendo altresì l'ambito di validità dei documenti di navigazione e le diverse specie di navigazione.

La successiva lettera *e)* riformula il testo dell'articolo 9 della medesima legge, disciplinando in maniera più agile e razionale le procedure di redazione e di rinnovo della licenza di navigazione e del certificato di sicurezza. In proposito merita, in particolare, di essere segnalata la disposizione recata dal comma 5, secondo la quale, per lo svolgimento delle procedure amministrative, i documenti di bordo possono essere inviati al competente ufficio anche mediante mezzi elettronici o informatici.

La lettera *f)* interviene a modificare l'articolo 12 della legge sulla nautica da diporto, assoggettando il rilascio, la convalida e il rinnovo del certificato di sicurezza per le navi e per le imbarcazioni da diporto alle procedure previste dal regolamento adottato con decreto del ministro dei trasporti e della navigazione 5 ottobre 1999, n. 478.

La lettera *g)*, che sostituisce l'articolo 13 della legge n. 50 del 1971, reca la definizione di « natante ». A tale categoria sono ricondotte le unità da diporto a remi, quelle con lunghezza dello scafo pari o inferiore a 10 metri ovvero, se destinata

dal proprietario alla sola navigazione in acque interne, non superiore a 24 metri. Il comma 2 reca una disciplina ispirata a criteri di semplicità e di flessibilità. I natanti sono, infatti, esclusi dall'obbligo dell'iscrizione, della licenza di navigazione e del certificato di sicurezza ma possono essere iscritti a richiesta nei registri delle imbarcazioni da diporto, assumendo in tal caso il relativo regime giuridico. Specifiche disposizioni riguardano le specie di navigazione dei natanti non marcati CE, di quelli provvisti di marcatura CE nonché l'utilizzazione dei natanti finalizzati alla locazione o al noleggio per finalità ricreative o per usi turistici di carattere locale.

La lettera *h*) sostituisce l'articolo 33 della legge sulla nautica da diporto riguardante il numero massimo delle persone trasportabili dalle unità da diporto. In particolare, per le navi e per le imbarcazioni da diporto tale numero è annotato sulla licenza di navigazione, mentre per i natanti da diporto esso è documentato in modo diverso a seconda che si tratti di unità munite ovvero sprovviste di marcatura CE. In ogni caso, il comma 3 rimette alla responsabilità del comandante o del conduttore dell'unità da diporto il compito di verificare prima della partenza la presenza a bordo di personale qualificato e sufficiente per formare l'equipaggio necessario per affrontare la navigazione che intende intraprendere, anche in relazione alle condizioni meteo-marine previste e alla distanza da porti sicuri.

La lettera *i*) introduce talune modifiche all'articolo 35 della legge n. 50 del 1971, volte essenzialmente a consentire al comandante o al conduttore delle imbarcazioni da diporto di affidare i servizi di bordo anche a persone imbarcate in qualità di ospiti, purché provviste di determinati requisiti di età. Resta, invece, ferma la disposizione recata dal comma 2 dell'articolo 35, secondo la quale i servizi di bordo delle navi da diporto sono svolti dal personale iscritto nelle matricole della gente di mare e della navigazione interna. Al comma 3, infine, sono state apportate

modifiche di dettaglio, dirette a precisare l'ambito dei servizi complementari di bordo.

La lettera *l*), nel riformulare l'articolo 37 della legge sulla nautica da diporto, disciplina gli adempimenti che il proprietario di unità da diporto deve porre in essere qualora intenda imbarcare, quali membri dell'equipaggio, marittimi iscritti nelle matricole della gente di mare o della navigazione interna.

La lettera *m*) aggiorna il regime sanzionatorio previsto dall'articolo 39 della legge n. 50 del 1971. In particolare, la disposizione prevede che chiunque assuma o ritenga il comando e la condotta di una unità da diporto senza aver conseguito la prescritta abilitazione, sia soggetto ad una sanzione amministrativa pecuniaria, in luogo delle attuali sanzioni penali dell'arresto e dell'ammenda. La stessa sanzione si applica anche a chi assume o ritiene il comando o la condotta di una unità da diporto senza la prescritta abilitazione perché revocata o non rinnovata per mancanza dei requisiti. Ai sensi del comma 2, chiunque assuma o ritenga il comando o la condotta di una unità da diporto con una abilitazione scaduta è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da 207 a 1.033 euro. Sempre con sanzione amministrativa pecuniaria è punita, altresì, salvo che il fatto costituisca violazione della normativa sulle aree marine protette, l'infrazione di disposizioni di legge, di regolamenti o provvedimenti dell'autorità competente in materia di uso del demanio marittimo, del mare territoriale e delle acque interne, nonché di sicurezza della navigazione; se il fatto è commesso con l'impiego di un natante da diporto, la sanzione è ridotta.

La lettera *n*) riformula il primo comma dell'articolo 47 della legge sulla nautica, estendendo anche alle navi da diporto il regime di responsabilità civile verso i terzi previsto dall'articolo 2054 del codice civile.

La lettera *o*) sostituisce il primo e il secondo comma dell'articolo 48 della legge n. 50 del 1971. In particolare, il regime assicurativo previsto dalla legge 24 dicembre 1969, n. 990, si applica a tutte le unità

da diporto con esclusione di quelle a remi e a vela non dotate di motore ausiliario, secondo quanto disposto dal comma 2, ai motori amovibili di qualsiasi potenza, indipendentemente dall'unità alla quale vengono applicati.

La lettera *p*) riformula l'articolo 49 della legge sulla nautica, aggiornando la disciplina in materia di apparati di comunicazione in base a criteri di sicurezza e secondo gli indirizzi espressi in sede comunitaria, con particolare riferimento alla direttiva 96/98/CE.

La lettera *q*), nel riformulare l'articolo 54 della legge n. 50 del 1971, prevede che il ministro delle infrastrutture e dei trasporti emani, entro il 30 giugno 2003, le opportune norme di attuazione. Tale disposizione si ricollega a quanto disposto dal comma 2 dell'articolo 1 del provvedimento in esame, secondo il quale, fino all'entrata in vigore delle citate norme di attuazione, continuano a trovare applicazione le norme vigenti in quanto compatibili.

Particolare rilevanza assume, in termini di accelerazione e semplificazione delle procedure burocratiche riguardanti il settore, la disposizione di cui alla lettera *r*), secondo la quale i procedimenti amministrativi relativi alle unità da diporto devono essere portati a termine entro 20 giorni dalla data di presentazione della documentazione prescritta.

L'articolo 2 introduce una nuova disciplina in materia di unità da diporto impiegate in attività di noleggio.

In particolare, il comma 1 aggiorna la nozione di « noleggio di unità da diporto ». Alla luce della nuova nozione, per noleggio di unità da diporto si intende il contratto con cui una delle parti, in corrispettivo del nolo pattuito, si obbliga a mettere a disposizione dell'altra parte l'unità da diporto per un determinato periodo da trascorrere a scopo ricreativo in zone marine di sua scelta, da fermo o in navigazione, alle condizioni stabilite dal contratto. L'unità noleggiata rimane nella disponibilità del noleggiante, alle cui dipendenze resta anche l'equipaggio.

Il comma 2 istituisce la qualifica professionale di comandante di nave da diporto adibita al noleggio, la cui disciplina è rimessa al comma 3 unitamente ad altri aspetti in materia di sicurezza ad un apposito decreto del ministro delle infrastrutture e dei trasporti.

Per ciò che riguarda, invece, le condizioni economiche, normative, previdenziali ed assicurative dei marittimi italiani e comunitari imbarcati sulle unità da diporto impiegate in noleggio, esse sono disciplinate dalle norme vigenti in materia di contratto di arruolamento e dai contratti collettivi nazionali di lavoro.

Il comma 6 disciplina, infine, il rapporto di lavoro del personale non comunitario imbarcato a bordo delle suddette unità, rinviando alle disposizioni vigenti nello Stato italiano o nello Stato di appartenenza del marittimo non comunitario, a scelta delle parti e comunque nel rispetto delle convenzioni dell'organizzazione internazionale del lavoro per il settore del lavoro marittimo.

L'articolo 3 reca disposizioni in materia di navi destinate esclusivamente a noleggio per finalità turistiche. In particolare, il comma 1 prevede la possibilità di iscrizione nel registro internazionale delle navi con scafo di lunghezza superiore a 24 metri e comunque di stazza lorda non superiore alle 1.000 tonnellate, adibite in navigazione internazionale esclusivamente al noleggio per finalità turistiche.

I commi rimanenti definiscono il regime cui sono soggette le suddette unità, con particolare riferimento ai profili inerenti l'armamento e la sicurezza.

L'articolo 4, nel modificare la legge 6 dicembre 1991, n. 394, introduce significative novità in materia di parchi e riserve marine.

In particolare, il comma 1 prescrive che i limiti geografici delle aree protette marine entro i quali è vietata la navigazione senza la prescritta autorizzazione siano definiti secondo le indicazioni dell'Istituto idrografico della Marina ed individuati sul territorio con mezzi e strumenti di segna-

lazione conformi alla normativa emanata dall'associazione internazionale AISM-IALA.

In relazione a tale obbligo, i successivi commi 2 e 3 aggiornano il regime sanzionatorio previsto dall'articolo 30 della citata legge n. 394 del 1991, prevedendo che, qualora l'area protetta marina non sia debitamente segnalata: la sanzione penale prevista a carico di chi, al comando o alla conduzione di un'unità da diporto, catturi o raccolga specie animali o vegetali non protette ovvero le danneggi senza dolo ovvero violi il divieto di navigazione a motore si trasformi in sanzione amministrativa pecuniaria; la sanzione amministrativa pecuniaria prevista in caso di violazione delle disposizioni emanate dagli organismi di gestione delle aree protette sia ridotta.

Al fine di evitare possibili abusi, è peraltro previsto che tali benefici non trovino applicazione qualora la persona responsabile della violazione sia comunque consapevole dei vincoli relativi all'area protetta.

Sempre con riferimento all'articolo 4, si segnala, altresì, che la Commissione non ha ritenuto di recepire la condizione formulata al riguardo nel parere espresso dal Comitato per la legislazione. Infatti, contrariamente a quanto osservato dal Comitato, le fattispecie considerate dai commi 2 e 3 non sono identiche ed è, pertanto, del tutto corretto prevedere per esse un diverso regime sanzionatorio.

In materia sanzionatoria interviene anche l'articolo 5, che modifica l'articolo 1164 del codice della navigazione. La norma dispone che, al di fuori delle ipotesi in cui il fatto costituisca reato o violazione della normativa sulle aree marine protette, chi non osserva i divieti fissati con ordinanza dalla pubblica autorità in materia di uso del demanio marittimo per finalità turistico-ricreative dalle quali esuli lo scopo di lucro è punito con la sanzione amministrativa del pagamento della somma da euro 50 a euro 500.

In un'ottica di razionalizzazione e semplificazione della normativa vigente, l'articolo 6 reca una delega al Governo per

l'adozione, entro un anno dalla data di entrata in vigore del provvedimento in esame, di un codice delle disposizioni legislative sulla nautica da diporto.

I principi ed i criteri direttivi della delega sono riportati al comma 2. Tra di essi, in particolare, meritano di essere ricordati: il coordinamento e l'armonizzazione della normativa nazionale e comunitaria rilevante in materia di nautica da diporto; la semplificazione e lo snellimento delle procedure, nonché l'eliminazione delle duplicazioni di competenza; la previsione di soluzioni organizzative in grado di garantire una completa, efficace e tempestiva informazione a favore dell'utenza ed un maggiore coinvolgimento della scuola pubblica e privata nell'insegnamento dell'educazione marinara; la revisione della disciplina delle patenti nautiche.

L'articolo 7 introduce una nuova disciplina in materia di strutture per la nautica da diporto su aree private.

Senza pregiudicare le competenze programmatiche riconosciute in materia a regioni ed autorità portuali, i commi 1 e 2 assoggettano al regime autorizzatorio, contributivo e fiscale proprio delle opere private la realizzazione di porti turistici, approdi e punti di ormeggio ottenuti mediante escavazione a secco di aree di proprietà privata, anche se collegati artificialmente a corsi d'acqua pubblici o al mare, escludendo espressamente la disciplina propria delle concessioni di beni demaniali.

I commi 1 e 2 dell'articolo 8 qualificano beni culturali, assoggettandoli alla relativa disciplina le navi, i galleggianti e le unità da diporto che abbiano più di 25 anni di età dal momento della costruzione e presentino almeno uno dei seguenti requisiti: rappresentino un caso particolare per la peculiarità progettuale; abbiano raggiunto traguardi sportivi e tecnici che le abbiano rese conosciute ovvero siano state protagoniste di eventi particolari.

Per il resto, Presidente, chiedo alla Presidenza l'autorizzazione alla pubblica-

zione in calce al resoconto stenografico della seduta della parte conclusiva della mia relazione.

Vorrei però svolgere una considerazione finale: il provvedimento ha attraversato una lunga gestazione, da novembre del 2001 fino ad oggi, nel corso della quale vi è stato un lavoro collegiale, collaborativo e produttivo fra tutti i componenti della Commissione. Mi auguro che lo stesso spirito di collaborazione ispiri il dibattito in aula e che si raggiunga al più presto la definizione nella stessa del testo del provvedimento.

PRESIDENTE. La Presidenza autorizza la pubblicazione in calce al resoconto stenografico della seduta della parte conclusiva della sua relazione sulla base dei consueti criteri.

Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Signor Presidente, il Governo si riserva di intervenire in sede di replica.

PRESIDENTE. È iscritto a parlare l'onorevole Pasetto. Ne ha facoltà.

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, signor viceministro, vorrei svolgere una premessa in merito al provvedimento in esame: sicuramente il confronto che si è avuto in Commissione sul suddetto provvedimento nonché l'iter sull'insieme delle proposte di legge ad esso abbinate sarebbero stati molto più rapidi e spediti se, nel corso dei mesi, il Governo ed, in parte, settori della stessa maggioranza non avessero tenuto un atteggiamento di ostinata chiusura rispetto agli altri provvedimenti, in modo particolare rispetto alle proposte di legge messe in campo dall'opposizione. Ci siamo trovati di fronte ad un atteggiamento iniziale che non mediava, nemmeno rispetto ai vari interessi ed era sostanzialmente ispirato ad una forzata deregulation del settore. Questa, sostanzialmente, era la proposta dalla quale siamo partiti. Si trattava di una proposta che ignorava larga-

mente la compatibilità con le direttive europee, che introduceva alcuni elementi di discriminazione, per quanto riguarda i lavoratori extracomunitari, che affrontava il problema, senza operare una necessaria grande distinzione in questo comparto tra i natanti, cioè le piccole e medie imbarcazioni, e le navi da diporto, vale a dire le navi da crociera che superano i 25 metri. Vi è stato un approccio profondamente sbagliato che ci ha costretto ad operare alcune distinzioni, perché ci troviamo di fronte a settori, pur nell'ambito della nautica da diporto, che hanno problemi, approcci del quale fruiscono settori, anche da un punto di vista del proprio reddito, completamente diversi.

Per quanto ci riguarda, abbiamo posto attenzione all'insieme di questo provvedimento e, con riferimento ad una norma richiamata dal relatore, ci auguriamo vi sia stata una svista. Nella proposta di legge cosiddetta Muratori, di fatto, si introduceva una norma (ripeto, ci auguriamo che sia stata una svista e sicuramente lo sarà) che, nei parchi marini, avrebbe consentito di commettere tutti i reati che riguardano la salvaguardia in generale e la tutela dell'ambiente e non solo quelli che riguardano i parchi marini. Con la scusa di punire l'inerzia degli amministratori dei parchi marini, nella dislocazione della segnaletica relativa all'area protetta (problema che esiste e che abbiamo affrontato con le modifiche che sono intervenute nel confronto in Commissione), si è introdotta di fatto una norma che rendeva possibile commettere impunemente anche gravi reati contro l'ambiente, come la cattura, la raccolta, il danneggiamento di specie animali e vegetali (foche marine, delfini e quant'altro), ma anche l'asportazione di minerali e reperti archeologici, l'introduzione di armi ed esplosivi, l'utilizzo dell'area come discarica abusiva, l'apertura di cave, l'esecuzione di nuove costruzioni senza autorizzazione. Mi auguro — lo ripeto — che sia stata una svista.

Fatto è che siamo partiti sostanzialmente da una proposta che conteneva questo tipo di norma.

Si potrebbe sottolineare tutta una serie di ulteriori norme, oggetto di una profonda modificazione. Diamo atto dello sforzo compiuto dal relatore Sardelli che, in qualche modo, ha operato in modo che le indicazioni, non soltanto quelle oggetto di emendamenti proposti dall'opposizione, ma anche quelle della maggioranza, venissero accolte.

Credo che a questo sforzo si sia accompagnato successivamente l'impegno del presidente della Commissione e, in qualche misura, dell'insieme della Commissione stessa.

Noi abbiamo puntato anche in questo caso a recuperare un terreno di confronto per la ricerca di una soluzione di mediazione che cogliesse gli elementi compatibili con una serie di questioni, prime fra tutte — ma non soltanto — quelle che attengono alla sicurezza, alla coerenza con le direttive europee e con la normativa per la tutela dell'ambiente, condividendo la necessità — e tornerò successivamente su tale aspetto — di andare in direzione di una riforma che desse risposte alle istanze che da tale settore provenivano.

È stato questo atteggiamento, questa ricerca di confronto che ha consentito di accelerare in qualche modo i lavori della Commissione. Vorrei quindi effettuare una notazione: non mi sembra, collega Muratori — lei è stato uno dei protagonisti della vicenda ed occorre dargliene atto —, che ci siamo mossi con atteggiamento ostruzionistico quando, pochi mesi fa in occasione del salone della nautica, l'opposizione veniva definita « in una posizione becera » — così definita in una nota di agenzia —; ancor più grave è il fatto che a questa posizione si aggiungeva quella del sottosegretario e quindi del Governo, facendo così assumere in qualche modo a questa ricerca, tesa a migliorare la qualità legislativa di questo impianto, un atteggiamento di carattere ostruzionistico.

Oggi siamo qui per discutere su questo provvedimento e credo che i colleghi della Commissione sappiano benissimo come abbiamo agito e quanto ci siamo sforzati, pur nel rispetto delle singole posizioni, per migliorare la qualità della proposta sottoposta all'approvazione dell'Assemblea.

Verrebbe allora da dire che, se vi è stato ostruzionismo, quest'ultimo va legato ad un atteggiamento di chiusura e di indisponibilità ad accogliere le indicazioni che noi abbiamo formulato.

Siamo quindi di fronte ad un testo che è sicuramente migliore e che in larghissima parte è profondamente modificato rispetto alla stesura iniziale. È chiaro che si è trattato di uno sforzo reciproco e questo miglioramento è quindi frutto di un impegno e di un'iniziativa che abbiamo prodotto. Non è tanto questo tuttavia che ci preme sottolineare in questa fase, quanto assumere come dato politico il fatto che una riforma, sia pur parziale e settoriale, non può che avvalersi di una politica aperta al dialogo e alla ricerca di punti di convergenza.

In questo senso sono state accolte tantissime delle proposte che abbiamo avanzato. Restano punti sui quali non abbiamo avuto riscontro ed uno in particolare — non si tratta soltanto di quello, in quanto noi abbiamo presentato una serie di emendamenti ulteriori — riguardante i cosiddetti porti a secco. Lo dico in modo che sia chiaro fin dall'inizio di questa discussione quali siano gli elementi sui quali non vi è intesa.

Proprio su questo punto ci siamo trovati di fronte ad una posizione di arroccamento da parte della maggioranza, perché anche su questo non abbiamo mai detto di essere contrari e in realtà gli emendamenti non andavano — e non vanno — nella direzione di negare questa possibilità: noi diciamo che la realizzazione dei porti a secco deve essere ancorata ad una disciplina diversa, ad una disciplina pubblica, pur ampliando i tempi per quanto riguarda il regime delle concessioni.

Ma rispetto alla posizione di partenza noi abbiamo operato uno sforzo e, a proposito di questo, il relatore, con grande correttezza, ha ricordato che sono stati accolti tutti i pareri espressi dalle Commissioni. In particolare, la Commissione giustizia, nel proprio parere, votato all'unanimità, nella motivazione, ha ritenuto — è questa la dizione esatta — che « i porti

turistici, approdi turistici e punti di ormeggio, ivi compresi i relativi moli, banchine e specchi d'acqua, realizzati attraverso la escavazione a secco di aree di proprietà privata debbono essere considerati beni demaniali (...)». Non è l'opposizione becera e ostruzionista a dire questo, ma è la Commissione giustizia nel suo insieme, che non richiama questa precisazione nella parte dispositiva, ma comunque all'interno del parere che ha espresso.

In questo caso, non si è tenuto neanche conto degli emendamenti che sono stati presentati dai colleghi della maggioranza, come il collega Perlini, e non soltanto su questo punto. Non basta la politica degli annunci, come si è fatto in occasione di quell'evento importante che è stato il salone del mare, e se è vero — come credo — che sarebbe opportuno dare agli italiani e a questo settore un provvedimento legislativo entro l'estate, incamminarsi in questa direzione, essendo già a conoscenza dell'orientamento del Senato, significa non essere disposti a fare nessuno sforzo per pervenire ad un provvedimento legislativo che in qualche modo sblocchi la situazione e fornisca una risposta alle esigenze di questo settore.

Invitiamo, quindi, ancora una volta, nei giorni che rimangono, a partire da oggi fino al momento dell'approvazione definitiva di questo provvedimento, a riflettere su questo punto e sugli ulteriori emendamenti che abbiamo presentato, i quali migliorano in larga parte il testo — credo, infatti, che vi siano state anche delle sviste — e aiutano, ripeto, ad individuare la linea che i colleghi del Senato in larghissima misura, soprattutto a partire dalla maggioranza, si sono dati in questo settore.

Mi avvio alla conclusione. Abbiamo sempre ritenuto questo provvedimento una legge necessaria, utile e che il Governo e la maggioranza, in modo particolare, avrebbero potuto fare molto di più se non avessero avuto queste chiusure di principio. Ma vorremmo anche sottolineare che nessuna riforma, piccola o grande che sia, può essere attuata se non vi sono risorse: questa è una riforma senza risorse. Quindi, non vi è l'opposizione becera e

ostruzionista, ma un'opposizione che, nonostante le chiusure, ha assunto un atteggiamento di disponibilità, perché si è fatta carico di dare una risposta alle esigenze del settore, in una linea di continuità che aveva visto, nella passata legislatura, dei risultati concreti: oggi noi siamo il primo paese in Europa (abbiamo superato la Francia e l'Inghilterra) ed il secondo paese al mondo per sviluppo della nautica.

Vi è un'altra questione legata a questo settore: lo sviluppo della piccola nautica da diporto, delle piccole imbarcazioni. Questo è lo sforzo necessario ed è uno sforzo di carattere economico, che amplia il mercato in questo settore. Certamente non bastano provvedimenti di natura normativa, ma occorrono misure che riguardino le attrezzature portuali (come, ad esempio, la riconversione di tanti porti nel Mezzogiorno del nostro paese).

Quindi, va fatto uno sforzo maggiore per la localizzazione ed il rafforzamento delle strutture portuali, soprattutto nel Mezzogiorno soprattutto a favore dei natanti, delle piccole e medie imbarcazioni.

Desidero sottolineare, però, un altro elemento apparsoci debole. Prendo le mosse, senza demagogia, da ciò che è avvenuto anche ieri: ormai, in ogni weekend, perdono la vita circa trenta persone a causa di incidenti stradali! Il tema della sicurezza, alla lunga, paga! Lo dico per richiamare l'attenzione di tutti sul fatto che, in questo settore, non bisogna tenere conto soltanto dei natanti, ma anche dei bagnanti, decine di milioni nel nostro paese. In altre parole, più la nautica da diporto si sviluppa e se ne amplia la fruizione, più dobbiamo fare attenzione non ad irrigidire drasticamente, ma nemmeno a deprimere, le misure a tutela della sicurezza e la funzione di deterrenza dei reati in tale ambito.

Possiamo dirci completamente soddisfatti di questo testo? No! Ci dichiariamo parzialmente soddisfatti: nonostante gli sforzi fatti dal relatore per accogliere le proposte di modifica, alcune della stessa maggioranza, che abbiamo approvato insieme in Commissione, il testo portato all'esame dell'Assemblea presenta ancora

qualche lacuna (d'altra parte, l'impianto dal quale eravamo partiti era, per noi, sostanzialmente viziato).

Infatti, il testo unificato delle proposte di legge risponde soltanto parzialmente all'esigenza di misure di sostegno avvertita dal settore. Sul punto, ci aspettiamo, dal relatore e dalla maggioranza, l'accoglimento di quelle poche (non sono tantissime) proposte emendative da noi presentate. Decideremo l'atteggiamento da tenere sulla base di questa disponibilità, ma ci auguriamo che le proposte emendative da noi presentate vengano accolte perché non vogliamo assumere — non è nel nostro costume — un atteggiamento pregiudiziale: ci siamo mossi, e continueremo a farlo fino all'approvazione del provvedimento, avendo come obiettivo quello di migliorare la qualità del provvedimento al nostro esame nel suo insieme. Mi auguro che la disponibilità dimostrata nelle ultime settimane in Commissione permanga in Assemblea. Il passaggio presenta difficoltà, ma vi sono temi sui quali la sensibilità può essere trasversale; è su questa base che faremo le nostre valutazioni in sede di votazione finale.

Un'ultima notazione sul tema che ho toccato all'inizio del mio intervento. La centralità del Parlamento, del lavoro in Commissione, la centralità della politica del confronto, sia che vengano in rilievo le questioni più piccole o le grandi riforme, sono gli elementi fondamentali che, in una democrazia pluralistica, migliorano la qualità della legislazione ed accelerano i processi legislativi, pur senza modificare od alterare i rapporti tra maggioranza ed opposizione, che sono e restano quelli stabiliti dal corpo elettorale.

Ebbene, se vogliamo fare in modo che questo testo unificato diventi legge entro la prossima estate (la nautica da diporto entra nel vivo durante il periodo estivo), più che innamorarci dei testi di partenza, dobbiamo impegnarci per trovare le soluzioni che, più delle altre, siano in grado di rispondere ai bisogni del settore!

PRESIDENTE. Constato l'assenza dell'onorevole Pezzella iscritto a parlare: s'intende che vi abbia rinunciato.

È iscritto a parlare l'onorevole Mazzarello. Ne ha facoltà.

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, signor rappresentante del Governo, colleghi, mi auguro che, come ha appena detto l'onorevole Pasetto, la discussione in Assemblea ci permetta di migliorare ancora il provvedimento che abbiamo portato qui, di arricchirlo, di apportare quelle correzioni che noi riteniamo necessarie affinché possa essere pienamente funzionale al sostegno del settore. C'è stato un buon lavoro in Commissione — l'onorevole Pasetto lo diceva — c'è stata una correzione forte rispetto ai punti di partenza della maggioranza. Per queste ragioni, giunge in Assemblea una proposta utile, che — ripeto — ha bisogno di cambiamenti, ma è una discreta base di partenza.

Direi che è il primo intervento in questo periodo non negativo nel campo dell'economia del mare, diverso da tutti gli altri. Fin qui noi abbiamo assistito — lo dico in modo particolare al rappresentante del Governo — solamente a tagli e a ritorni indietro; i tagli sul cabotaggio, i tagli per gli investimenti nei porti, il mancato riconoscimento di un sostegno alla formazione dei marittimi, tutti colpi ad un settore, quello dell'economia del mare, che stava andando bene e sta ancora andando bene nel nostro paese. Questo provvedimento si distingue un po' dai provvedimenti negativi precedenti. Sarà forse perché — lo dico con rispetto, ma per fare una critica su un punto che dirò fra un po' — il Governo non se ne è occupato (si tratta appunto di una iniziativa parlamentare). La critica che faccio è che il Governo fin qui non è ancora stato in grado di fornire alla Commissione bilancio la relazione tecnica di copertura, che è stata richiesta. Questa mi sembra una mancanza piuttosto significativa dell'esecutivo su una legge su cui si sta discutendo da diverso tempo.

Allora, in questa legge parliamo di un settore molto importante per l'economia

del paese — ne siamo tutti consapevoli — per i livelli di occupazione in campo industriale ed in campo turistico, per l'importanza che ha in tutte le aree del paese. Noi abbiamo in Italia cantieri di costruzione all'avanguardia, abbiamo altre risorse tecniche di servizio molto importanti. È un settore cresciuto negli ultimi anni grazie anche a questo riconoscimento diffuso, unanime, a quelle innovazioni, a quelle politiche di sostegno che hanno lanciato e sostenuto i governi di centrosinistra in questo settore.

Qui non faccio un elenco lungo di quei provvedimenti che hanno permesso in questi anni al settore di crescere, ma li conosciamo: l'abolizione dell'obbligo dell'abbonamento alla concessionaria se si usa il VHF per la sicurezza, che sembra una cosa piccola, ma per i piccoli natanti è molto importante, l'abolizione di quegli orpelli legati alle dotazioni della sicurezza di bordo, la riclassificazione dei natanti, l'abolizione della tassa di stazionamento per i natanti stessi, l'abolizione delle visite di sicurezza, dell'immatricolazione e della trascrizione nei passaggi di proprietà. Insomma, diversi provvedimenti, fino ad arrivare al passaggio ai comuni e alle regioni del governo dello sviluppo della portualità turistica, un altro passaggio fondamentale che ha permesso al settore di avere una crescita, di avere uno sviluppo, di avere un'aspettativa e ha collocato il paese in questo settore — come si diceva — ai primi posti in Europa e nel mondo.

Ora, si tratta di continuare, di riprendere questa azione, e questo provvedimento può essere un contributo, soprattutto se ci saranno quegli arricchimenti di cui si parlava.

Quali sono i punti sui quali abbiamo insistito (su cui insisteremo ancora) in Commissione e su cui insisteremo ancora nel dibattito in Assemblea? In primo luogo, si tratta di evitare ogni interferenza con i poteri regionali e con quelli degli enti locali. Questa forse è una delle correzioni principali che abbiamo apportato rispetto all'impostazione iniziale, risolta non del tutto, ma almeno su alcuni aspetti essenziali. Abbiamo faticato per apportare que-

ste correzioni. Mi colpisce sempre come, in ogni occasione, ci troviamo di fronte ad una *devolution* a parole e poi al massimo centralismo nei fatti. E rimango stupito che in questo caso la suddetta impostazione centralistica non sia stata abbracciata solamente dal Governo ma anche dai gruppi parlamentari di maggioranza. Quindi ritengo essenziale evitare questa interferenza la quale — se vi fosse —, piuttosto che consentirci di perseguire l'obiettivo della semplificazione porterebbe a scaricare sul settore complicazioni molto grandi di cui questo non necessita, dando luogo a punti di ristagno e blocchi contrastanti con il fine di una crescita compatibile.

In secondo luogo, occorre valutare l'esigenza di intervenire con una semplificazione legislativa, superando la disorganicità del tessuto normativo. È stato illustrato anche dal relatore — con cui in proposito noi concordiamo — un fatto: pur negli interventi positivi, è però accaduto che, dal 1991 ad oggi (e al riguardo mi sono personalmente documentato sulle cifre), il settore del diporto nautico sia stato tempestato da una produzione normativa piuttosto significativa. Si sono contati 40 provvedimenti nel 1991 che hanno toccato gli aspetti più disparati, determinando uno stato di incertezza nel settore, rendendo alquanto complicato per il diportista comprendere esattamente quali condizioni siano necessarie a regolarizzarsi in un ambito così articolato. Quindi, ripeto, si rende essenziale un intervento di semplificazione. Il terzo punto su cui ritengo possiamo concordare è la separazione fra la normativa del settore — cioè tra la navigazione da diporto — da un lato e la grande legislazione commerciale (ambito regolato notoriamente e per gran parte dal codice della navigazione) dall'altro.

Il quarto punto è quello relativo alla sicurezza per chi naviga e chi usa il mare e le acque interne per altri scopi. Per questa ragione a noi non convince — e non lo dico solo per citare una proposta emendativa che presenteremo — la parificazione ai natanti delle imbarcazioni fino a 24 metri nelle acque interne. Ci pare una

esagerazione. Sottolineo tutto ciò per spiegare come anche interventi minimi possano non corrispondere ad un'esigenza di sicurezza e di compatibilità ambientale, da proporre, invece, sempre con grande attenzione anche nel momento in cui parliamo dello sviluppo del settore in esame.

Ci rallegriamo di aver mosso — lo diceva il collega Pasetto — dei passi avanti rispetto all'impostazione del rapporto tra nautica e parchi marini, che invece, nell'impostazione iniziale, ci preoccupava molto. Ed è altrettanto positivo aver concluso di non arrivare ad una deregolamentazione per l'organizzazione degli equipaggi, e della loro formazione, da valorizzare invece adeguatamente. Siamo favorevoli alla riclassificazione delle imbarcazioni, all'inserimento nella categoria da diporto di noleggio e locazione finalizzata al diporto stesso, alla regolamentazione delle sanzioni, così come alla tassa di stazionamento e a diversi altri aspetti contenuti in questo provvedimento. Vi è però un punto di dissenso su cui vorrei soffermarmi per qualche secondo, in proposito ad una scelta che voi avete continuato a proporre e su cui noi vorremmo si svolgesse un'ulteriore riflessione. Mi riferisco — come evidenziava l'onorevole Pasetto — ai porti turistici scavati a secco oppure nelle aree private.

Spero possa protrarsi l'approfondimento in materia. Peraltro due Commissioni si sono pronunziate in merito. L'onorevole Pasetto citava la Commissione giustizia e ritengo non sia un caso che proprio la stessa abbia reputato opportuno non creare un doppio regime sulla portualità turistica. È significativo che sia questa Commissione a porci la questione. Inoltre, anche la Commissione permanente affari costituzionali ci ha chiesto se non stiamo intervenendo su un tema di legislazione concorrente tra Stato e regioni (non avendo, tra l'altro, neppure ancora ascoltato pienamente le amministrazioni regionali su questo punto).

Durante l'esame del provvedimento in Assemblea dovremo quindi riflettere se sia effettivamente corretto introdurre due regimi per la portualità turistica, un regime

relativo agli attuali porti, che rimangono in aree demaniali, ed un regime nuovo, non sufficientemente chiaro, che pone, secondo me, un problema di regolamentazione e di sicurezza.

Egregio viceministro, con questo provvedimento si introduce l'idea di un mare privato, quando si prevede che lo specchio acqueo ricavato sarà privato, si introduce proprio questo concetto. Non solo i moli, ma così si avrà anche il mare privato, lo specchio acqueo privato, e ciò, secondo me, senza avere riflettuto a sufficienza su tutti gli aspetti connessi a tale scelta in termini di sicurezza, di competenze, di regole.

A mio avviso, è sbagliato organizzare un doppio regime, perché esso potrebbe anche mettere fuori mercato l'attuale portualità turistica. Di esso, infatti, non ve ne è bisogno da un punto di vista economico, in quanto non credo che possa aiutare ad incrementare la portualità turistica. Nelle zone dove vi è mercato, vi è, infatti, un eccesso di domande per costruire porti turistici (anzi, in questi luoghi bisogna resistere per non consumare troppe spiagge, troppi ambienti pregiati), mentre dove non vi è mercato, è difficile pensare che i problemi possano essere risolti prevedendo che il porto possa realizzarsi all'interno rimanendo poi privato. Le barche in quei luoghi non ci vanno perché non vi è un mercato turistico sufficientemente sviluppato e, pertanto, mi pare difficile sostenere che questa impostazione possa dare una spinta verso lo sviluppo del settore.

La questione che sollevo è quindi proprio questa (lo ha ricordato anche il collega Pasetto): svolgiamo un'attenta riflessione su tale scelta, una scelta che distorce profondamente il mercato, nel senso che crea un altro regime, un doppio regime, che, per di più, non è ancora sufficientemente regolamentato e pensato sia dal punto di vista della sicurezza sia dal punto di vista del suo governo. È vero, infatti, che si prevede che la guardia costiera manterrà gli stessi compiti e le stesse funzioni, ma ciò, però, dovrebbe

avvenire in un mare privato. Questo è pertanto un aspetto sul quale proponiamo di svolgere una riflessione compiuta.

Avete ascoltato quale sia la nostra impostazione: essa mira a sostenere il settore e a dare continuità alle iniziative positive avviate durante il governo del centrosinistra; nel contempo, vogliamo però inserire ogni misura di sostegno nel quadro di tutte le sicurezze necessarie e della fondamentale compatibilità ambientale, in quanto si tratta di aree, mare ed acque interne, caratterizzate da grande delicatezza.

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

***(Repliche del relatore e del Governo
— A.C. 1574)***

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Sardelli. Sebbene abbia esaurito il tempo a sua disposizione, ove lo desidera, potrà svolgere una brevissima replica.

LUCIANO MARIO SARDELLI, Relatore. Signor Presidente, ringrazio i colleghi per la positività e la concretezza degli interventi; soprattutto, considereremo con la massima attenzione gli emendamenti proposti nello spirito di rispetto delle prerogative del Parlamento e di un proficuo lavoro in Assemblea.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Signor Presidente, desidero svolgere qualche riflessione rispetto agli interventi che ho ascoltato. Intanto, vorrei ringraziare il relatore, onorevole Sardelli, certamente per la sua relazione estremamente ampia e puntuale, ma anche per il lavoro che ha compiuto. Rivolgo un ringraziamento a tutti i colleghi della Commissione trasporti della Camera e ringrazio anche gli onorevoli Pasetto e

Mazzarello per i contributi apportati, che ho registrato ed ascoltato con grande attenzione.

Come ho affermato poc'anzi, effettuerò una valutazione d'insieme e, certamente, non ripeterò ciò che il relatore ci ha già detto questa sera nel tracciare i punti più salienti e significativi della proposta di legge in discussione.

Si tratta di un provvedimento che giunge nelle aule parlamentari dopo una serie di discussioni e di confronti. Il relatore e l'onorevole Pasetto ci hanno ricordato che, al riguardo, si discute dal novembre 2001 e, ormai da tempo, nel paese vi è un confronto anche fra i settori coinvolti. Da parte di molti soggetti, da tempo, è stata colta l'occasione del salone nautico di Genova, dove più volte ci si è confrontati anche in merito a queste problematiche.

Collegli, i provvedimenti non sono mai esaustivi o perfetti, bensì perfezionabili. Il fatto che i colleghi dell'opposizione abbiano affermato che si tratta di un provvedimento positivo, anche se vi sono situazioni che, a loro avviso, sarebbe necessario chiarire ulteriormente, significa che lo sforzo compiuto è stato importante e che ha determinato ovviamente il raggiungimento di risultati estremamente significativi ed apprezzabili.

Vi era da tempo l'esigenza di approntare norme e di predisporre regolamenti, modificando una normativa ormai superata dai tempi, quella del 1971. Nel frattempo, dopo 32 anni, nel nostro paese, molte cose si sono modificate e molte altre si sono verificate in termini diversi nei nostri mari. Pertanto, si rendeva estremamente necessaria una normativa che precisasse e che indicasse dati di certezza. Non vi è dubbio che, quando si parla di tutto ciò, si guarda anche all'economia del mare ed alle sue prospettive, con riferimento a tutti i soggetti che si muovono nel mare e, ovviamente, anche a coloro che guardano ai nostri porti in termini diversi.

Nel dopoguerra la navigazione da diporto era un dato semplicemente riconducibile a determinati settori ed a poche persone. Infatti, a svolgere navigazione da

diporto erano semplicemente coloro che appartenevano a determinate categorie.

Adesso la navigazione da diporto è un patrimonio di molti e credo che rappresenti un dato molto forte anche nelle prospettive economiche del nostro paese.

A tale proposito, non possiamo tralasciare un quadro complessivo con riguardo a tutta la problematica del nostro mare. Quando parliamo di navigazione da diporto, parliamo di portualità e di adeguamento delle nostre infrastrutture portuali alle esigenze della navigazione da diporto. Quando parliamo di mare parliamo, ovviamente, anche di autostrade del mare e di sicurezza del mare. Inoltre, bisogna parlare di sicurezza nei trasporti in termini complessivi.

Non vi è dubbio che vi sia l'esigenza di portare avanti il nostro lavoro. Siamo convinti che, per risolvere molti problemi, non è sufficiente una normativa approvata dal Parlamento: vi è bisogno di una maggiore capacità di controllo e di monitoraggio affinché le norme siano efficacemente applicate e realizzate.

Onorevoli colleghi, con il provvedimento in esame diamo risposte a molti operatori. Ritengo vi siano problemi da risolvere, come quello, ricordato in questa sede, dei porti a secco: vi è stato un dibattito che, forse, verrà ripreso anche durante le successive fasi di esame del provvedimento. Per quanto riguarda il Governo non vi è alcuna chiusura, ma bisogna chiarire di cosa parliamo e quali sono i risultati del nostro dibattito.

Il Governo è aperto a tutti i contributi possibili ed immaginabili, fermo restando, come ricordava il relatore, onorevole Sardelli, che l'articolo 6 del provvedimento al nostro esame prevede una delega al Governo su materia articolata, specifica, complessiva. I criteri e le indicazioni prefigurati nell'articolo 6 sono ampi, dunque molte materie e molte questioni possono rientrare nella delega che la legge stessa attribuisce al Governo. Lo dico per comprendere maggiormente il significato della posizione del Governo e della maggioranza: la materia è così complessa, articolata ed importante che nessuno

pensa di chiuderla in questo dibattito. Anche il confronto che vi sarà in sede amministrativa con il supporto delle Commissioni parlamentari può avere una sua utilità, un suo riscontro significativo ed un'incidenza che mi auguro sempre più importante per il settore che vogliamo valorizzare.

Il Governo darà certamente anche un proprio contributo attraverso la presentazione di emendamenti riguardanti le immatricolazioni ed il ruolo dei dipartimenti delle capitanerie di porto, con riferimento al testo fuoriuscito dall'esame in Commissione, considerando che le nostre capitanerie di porto soffrono di alcune insufficienze, non operative – ritengo infatti che esse svolgano un lavoro per il quale il nostro ringraziamento non sarà mai sufficiente –, ma in termini di mezzi e di personale. Occorre, dunque, procedere ad una razionalizzazione, anche al fine di rendere più efficace l'azione di controllo e di registrazione svolta dalle capitanerie di porto.

In sede di esame degli emendamenti in Assemblea, vi sarà dunque l'occasione per l'approfondimento di alcune questioni. Come dicevo poc'anzi, si tratta di questioni che vanno collegate a tutta la politica dell'infrastrutturazione portuale del nostro paese. Nessuno pensi che questi provvedimenti possano richiamare altri tipi di provvedimenti. Sono ad esempio contrario al fatto che ogni 20 chilometri sorga un porto. Occorre invece rafforzare, puntualizzare, arricchire ed arredare i porti esistenti, ricorrendo alla creazione di nuovi porti solo qualora essi si presentino come utili, importanti e significativi. Infatti, anche la questione dei porti turistici collegati ai porti non turistici (quelli più grandi) si ricollega alla definizione della politica dell'intermodalità dei trasporti nel nostro paese, per quanto riguarda sia il trasporto delle merci sia quello delle persone. Il Governo sta ovviamente cercando di costruire – peraltro voi avete fatto un ottimo lavoro – un serio sistema della portualità, nonché un serio sistema dell'attività turistica nel nostro paese. L'obiettivo è quello di dare una forte identità a questo settore;

ciò peraltro potrà realizzarsi se si accompagnerà ad un processo di sviluppo economico e sociale del nostro paese.

Questo, signor Presidente, è l'intendimento del Governo. Assicuro ai colleghi che esso guarda fortemente al lavoro che sta svolgendo in questo campo il Parlamento. Personalmente, sono per la centralità del Parlamento e per la centralità dell'impegno delle Commissioni di merito, così come sono per attribuire importanza sempre maggiore non soltanto al Parlamento in quanto tale, bensì al Parlamento in quanto espressione forte delle esigenze reali che si muovono all'interno del nostro paese e dunque, in questo caso, delle categorie interessate. Occorre, infatti, sempre più tenere presenti gli interessi della collettività e gli interessi di coloro che intendono dare un forte contributo affinché questo settore viva e affinché possa fornire delle risposte importanti sia sul piano economico sia su quello occupazionale, così come hanno ricordato i colleghi che sono intervenuti.

Do pertanto appuntamento ai colleghi alle prossime sedute dell'Assemblea in cui si esaminerà questo provvedimento. Molto probabilmente ci vedremo anche nel Comitato dei nove per esaminare gli emendamenti presentati dai colleghi ed anche in quell'occasione vi sarà questo confronto, in quanto ritengo che esso sia molto significativo ed importante. Anche voi avete detto che seppure è passato qualche tempo tuttavia questo provvedimento arriva a seguito di un importante confronto all'interno della Commissione. È stato forse meglio perdere qualche mese in più, assicurando quindi un confronto e migliorando così il provvedimento, che non elaborare un provvedimento affrettato lasciando grandi lacune e gravi disfunzioni. Per questo motivo, signor Presidente, rinnovo il mio ringraziamento, che è sincero, al relatore e a tutti i colleghi della Commissione trasporti della Camera dei deputati.

PRESIDENTE. Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Ordine del giorno della seduta di domani.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della seduta di domani.

Martedì 21 gennaio 2003, alle 9,30:

1. — Svolgimento di interrogazioni.

(ore 14,30)

2. — *Votazione finale del testo unificato delle proposte di legge:*

REALACCI ed altri; BOCCHINO ed altri: Misure per il sostegno e la valorizzazione dei comuni con popolazione pari o inferiore a 5.000 abitanti (1174-2952-A).

— *Relatori:* Giancarlo Giorgetti (per la V Commissione) e Lupi (per l'VIII Commissione).

3. — *Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge:*

PISAPIA ed altri e FANFANI ed altri: Sospensione condizionata dell'esecuzione della pena detentiva nel limite massimo di tre anni (3323-3386-A).

— *Relatori:* Buemi, per la maggioranza; Lussana, di minoranza.

4. — *Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge:*

MURATORI e GERMANÀ; PERLINI ed altri; CARLI ed altri: Disposizioni per il riordino e il rilancio della nautica da diporto e del turismo nautico (1574-2131-2900-A).

— *Relatore:* Sardelli.

5. — Seguito della discussione delle mozioni Di Gioia ed altri n. 1-00100, Bocchino ed altri n. 1-00137 e Antonio Leone e Blasi n. 1-00138 sul disagio economico nel Mezzogiorno.

6. — *Seguito della discussione della proposta di legge costituzionale:*

BOATO ed altri: Modifica all'articolo 79 della Costituzione in materia di amnistia e indulto (2750-A)

e dell'abbinata proposta di legge costituzionale: CENTO (456).

— *Relatore:* Boato.

7. — *Seguito della discussione del testo unificato delle proposte di legge:*

— MOLINARI; VOLONTÈ ed altri; MISURACA e AMATO; LOSURDO ed altri; DE GHISLANZONI CARDOLI ed altri; PECORARO SCANIO ed altri; MARINI ed altri: Nuovo ordinamento del Corpo forestale dello Stato (559-1478-1480-1486-1535-1590-1660-A).

— *Relatore:* Losurdo.

La seduta termina alle 17,20.

CONSIDERAZIONI INTEGRATIVE DELLA RELAZIONE DEL DEPUTATO LUCIANO MARIO SARDELLI SUL TESTO UNIFICATO DELLE PROPOSTE DI LEGGE NN. 1574-2131-2900

LUCIANO MARIO SARDELLI, *Relatore.* L'articolo 7 introduce una nuova disciplina in materia di strutture per la nautica da diporto su aree private.

Senza pregiudicare le competenze programmatiche riconosciute in materia a regioni ed autorità portuali, i commi 1 e 2 assoggettano al regime autorizzatorio, contributivo e fiscale proprio delle opere private la realizzazione di porti turistici, approdi turistici e punti di ormeggio (ivi compresi i relativi moli, banchine e specchi acquei) ottenuti mediante escavazione a secco di aree di proprietà privata, anche se collegati artificialmente a corsi d'acqua pubblici o al mare, escludendo espressamente la disciplina propria delle concessioni di beni demaniali.

Ai sensi del comma 3, qualora le citate strutture siano collegate al demanio idrico

— ferma restando la natura di beni privati delle stesse — è dovuto un canone per l'utilizzo dell'acqua pubblica, determinato con riferimento all'entità della derivazione e per una portata calcolata in via presuntiva. Una analoga disposizione è prevista dal comma 6 con riferimento ai soggetti privati che, trovandosi nelle condizioni di cui al comma 1, siano già titolari di concessioni demaniali relative allo specchio d'acqua.

Il comma 4 disciplina il procedimento di approvazione dei progetti di realizzazione delle opere in questione; il comma 5 precisa che le disposizioni dell'articolo in esame si applicano anche alle strutture per la nautica da diporto già esistenti, mentre il comma 7 reca talune disposizioni di carattere transitorio.

Particolare rilevanza riveste, infine, il comma 8, in virtù del quale le strutture di cui al comma 1 restano sottoposte ai poteri di vigilanza e di polizia dell'autorità marittima e alle disposizioni, generali o speciali, da esse adottate in proposito con particolare riferimento alla sicurezza della navigazione. Con tale disposizione si evita, pertanto, che lo sviluppo della portualità a secco possa avvenire in contrasto con fondamentali interessi di natura pubblica.

I commi 1 e 2 dell'articolo 8 qualificano beni culturali — assoggettandoli alla relativa disciplina — le navi, i galleggianti e le unità da diporto che abbiano più di 25 anni di età dal momento della costruzione e presentino almeno uno dei seguenti requisiti: *a)* rappresentino un caso particolare per la peculiarità progettuale, tecnica, architettonica o ingegneristica della costruzione o per la scelta dei materiali impiegati; *b)* abbiano raggiunto traguardi sportivi o tecnici che le abbiano rese conosciute ovvero siano state protagoniste di eventi particolari; *c)* rivestano un interesse storico o etnologico o derivante dalle personalità che le hanno possedute; *d)* abbiano contribuito attivamente allo sviluppo sociale ed economico del paese; *e)* siano fedeli riproduzioni di imbarcazioni storiche, purché utilizzate come strumenti sussidiari, illustrativi e didattici.

Il comma 3 rimette ad un decreto del ministro dei beni e delle attività culturali la nomina di una commissione con compiti consultivi obbligatori, mentre il comma 4 prevede l'adozione, con decreto del Presidente della Repubblica, del regolamento per l'attuazione delle disposizioni recate dall'articolo in esame.

L'articolo 9 reca disposizioni in materia di ordinanze di polizia marittima.

In particolare, il comma 1 deroga all'articolo 59 del regolamento di esecuzione del codice della navigazione, disponendo che le ordinanze di polizia marittima concernenti la disciplina dei limiti di navigazione rispetto alla costa siano emanate dal capo del compartimento marittimo.

L'articolo 10 reca disposizioni inerenti i controlli di sicurezza della navigazione, che, per effetto del comma 1, sono ricondotti nella preminente competenza del Corpo delle capitanerie di porto-guardia costiera. Al ministro delle infrastrutture e dei trasporti compete, invece, il compito di definire, con specifiche direttive, i criteri per lo svolgimento dei citati controlli (comma 2).

Gli articoli da 11 a 14 recano alcune disposizioni di dettaglio che completano il quadro dell'intervento di riforma del settore della nautica delineato dal provvedimento in esame.

L'articolo 11 reca alcune modifiche al regio decreto 29 luglio 1927, n. 1814, in materia di iscrizione dei rimorchi, mentre l'articolo 12 aggiorna la disciplina vigente in materia di illeciti amministrativi ed inchieste formali.

L'articolo 13 dispone che le azioni emesse da società concessionarie di porti o approdi turistici le quali attribuiscono il diritto all'utilizzo di posti ormeggio presso tali strutture non costituiscono strumento finanziario ai sensi del testo unico delle disposizioni in materia di intermediazione finanziaria.

L'articolo 14 dispone, tra l'altro, l'abrogazione, a decorrere dal 1° gennaio 2003, dell'articolo 17 della legge 6 marzo 1976, n. 51 e successive modificazioni, concernente la tassa di stazionamento. La dispo-

sizione prevede altresì che, con la medesima decorrenza, le somme corrisposte in eccedenza non diano più luogo a rimborso e le somme dovute siano condonate d'ufficio.

L'articolo 15 prevede l'estensione anche alle navi di proprietà dello Stato o di imprese che hanno in vigore con esso convenzioni o contratti di servizio degli interventi previsti degli interventi di sostegno previsti dall'articolo 52, comma 32, della legge finanziaria per il 2002 (legge 28 dicembre 2001, n. 448) per la salvaguardia dei livelli occupazionali e della competitività delle imprese armatrici italiane.

L'articolo 16 reca, infine, la clausola di copertura finanziaria del provvedimento.

Nonostante le differenze di valutazione su singoli aspetti della disciplina in esame, nel corso dei lavori in Commissione si è registrato tra le forze politiche un costruttivo clima di collaborazione, che — anche grazie al contributo del Governo — ha reso possibile l'elaborazione di un testo in grado di fornire valide risposte a molte delle aspettative rappresentate dagli operatori del settore.

È auspicabile che tale clima trovi conferma anche nel corso dell'esame in aula, in modo da consentire alla Camera di addivenire sollecitamente all'approvazione del provvedimento.

ERRATA CORRIGE

Nel resoconto stenografico della seduta del 16 gennaio 2003, a pagina 53, prima colonna, dopo la ventiquattresima e dopo la trentottesima riga inserire: « Prendo atto che l'onorevole Meduri si è erroneamente astenuto, mentre avrebbe voluto esprimere un voto contrario ».

IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa alle 19,40.