

potenziare l'offerta di trasporto collettivo è una delle misure qualificanti di un più ampio processo di sviluppo dei sistemi di trasporto pubblico di massa, la cui realizzazione vede coinvolte, in primo luogo, le regioni e le autonomie locali.

Infatti, il decreto legislativo del novembre 1997, con successive modifiche ed integrazioni e la relativa normativa regionale di attuazione affidano alle regioni la programmazione del trasporto pubblico locale, nell'ambito del quale si inseriscono le forme di trasporto collettivo cui si fa riferimento nell'interpellanza in svolgimento.

In eguale maniera, anche le misure volte a favorire la gestione della domanda di mobilità rientrano nell'ambito del potere regionale e locale di organizzazione di tali servizi. In ogni caso, le misure suindicate devono essere considerate complementari e non alternative all'indispensabile sviluppo dell'infrastruttura viaria la cui carenza penalizza l'intera collettività lombarda, con disagi per i cittadini e le imprese non più sostenibili.

Per quanto attiene all'alternativa ferroviaria nell'area di cui si chiede, si fa presente che tra gli interventi infrastrutturali in capo al contratto di programma 1994-2000 per la regione Lombardia, si può citare il quadruplicamento della Milano-Venezia nel tratto Lambrate-Pioltello-Treviglio e la realizzazione di un nuovo fabbricato viaggiatori a Lambrate.

Il quadruplicamento costituisce altresì un innesto nel nodo della linea ad alta velocità Milano-Venezia. Anche il nuovo contratto di programma 2001-2005 prevede numerosi interventi sulla rete tradizionale della regione Lombardia per oltre 700 milioni di euro; naturalmente è esclusa la quota di investimenti diffusi e quelli relativi al sistema alta velocità-alta capacità.

Come noto, un ulteriore spinta agli investimenti infrastrutturali sarà fornita dalla completa attuazione della legge obiettivo. In base alle indicazioni fornite dal primo programma delle infrastrutture strategiche varata dal CIPE il 21 dicembre 2001, RFI, gestore delle infrastrutture fer-

roviarie nazionali, sta predisponendo una serie di studi per la realizzazione di ulteriori nuovi opere.

PRESIDENTE. L'onorevole Lusetti, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di replicare.

RENZO LUSETTI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, ho ascoltato con attenzione la risposta che il rappresentante del Governo ha inteso fornire su questo tema così importante, che riguarda un tratto di strada estremamente significativo per la viabilità nel nostro paese. Infatti anche chi come me o come lei, onorevole Viceconte, non abita in quella zona, dal momento che siamo un po' tutti amanti di *Isoradio*, ogni mattina ascolta un vero e proprio bollettino di guerra rispetto al traffico e alle congestioni; ci rendiamo conto allora di quanto sia difficile percorrere quei tratti di strada nelle ore di punta, al mattino o verso sera.

Per questa ragione, ritengo che tutti i colleghi che hanno sottoscritto questa interpellanza, a partire dall'onorevole presentatore Santino Adamo Loddo, che mi ha pregato, per la sua indisponibilità personale e familiare, di essere presente per svolgere questo strumento di sindacato ispettivo, intendessero avere qualche certezza da parte del Governo.

Per la verità, io potrei dividere in due parti la risposta del rappresentante del Governo: da un lato, vi è la questione relativa alla rete ferroviaria e si prevede la realizzazione delle infrastrutture. Posso ritenermi parzialmente soddisfatto per tale parte perché esiste un progetto, vi è l'impegno ed in ogni caso il corridoio 5 può essere compreso in questo tratto, anche se riguarda lo snodo di Trieste fino a Lubiana e a Budapest. Qui vi è una certa idea sulle modalità di potenziamento, considerato il riferimento al quadruplicamento della rete ferroviaria.

Mi ritengo invece completamente insoddisfatto per quanto attiene al versante infrastrutturale, in particolare per quanto concerne le strade.

Comprendo che la regione Lombardia abbia adottato alcune misure, ma ritengo

vi sia un problema a monte, ovvero quello relativo al coinvolgimento degli enti locali.

Onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, vi è la tendenza da parte di questo Governo a centralizzare le scelte. Anche in questo progetto di *devolution* o di federalismo avanzato a cui si sta puntando, intravedo una forte centralizzazione dei poteri in capo alle regioni, senza una volontà politica specifica di trasferire gran parte delle competenze a province e comuni.

Pertanto, quando noi chiediamo di coinvolgere i rappresentanti delle comunità locali, anche per vedere se esiste, come di fatto è, un progetto alternativo, si fanno orecchie da mercanti sia da parte della regione Lombardia sia da parte del Governo.

Vi sono infatti trentatré sindaci che sono interessati ai progetti riguardanti il tratto Brescia-Bergamo-Milano, nonché alla tangenziale est, che si sono costituiti in una sorta di *forum* per poter essere più forti di fronte alle istituzioni regionali e nazionali che governano questo processo di potenziamento delle infrastrutture.

Mi pare di aver capito che, nonostante la buona volontà del Governo — per quanto riguarda, ad esempio, il taxi collettivo, il cosiddetto *car sharing* — non vi siano proposte concrete. Non vedo il coinvolgimento degli organi preposti — mi riferisco, ad esempio, al governo della regione Lombardia nei confronti di questi 33 sindaci che hanno costituito il *forum* — e, quindi, ritengo difficile che in tempi ragionevolmente brevi si possa ottenere non tanto l'allargamento dell'autostrada, quanto una soluzione con progetti alternativi che possano decongestionare il traffico su quel tratto.

Tutti sappiamo che il Libro bianco sui trasporti indica la data del 2010 come punto limite, oltre il quale dal congestionamento si passerà alla paralisi, al blocco. Vedo in aula il collega Muratori, che siede con me in Commissione trasporti, dove si parla tanto del digitale terrestre e della data in cui avverrà lo *switch off* (si parla del 2006). Ritengo che, sotto questo profilo, anch'esso infrastrutturale, il 2010 ri-

schi di essere una data veramente drammatica se noi — dicendo « noi » mi riferisco al paese — non ci occupiamo seriamente di politiche alternative, in tema di trasporti, finalizzate al decongestionamento del traffico, tema che il collega Muratori, qui presente, ha affrontato, anche insieme a me, in vari dibattiti.

Credo che, sotto questo profilo, la risposta del Governo, ancorché documentata e piena di citazioni di norme ben precise, sia insoddisfacente. Mi riferisco anche al fatto che non vi è stata alcuna risposta circa la possibilità di introdurre misure volte a favorire la gestione della domanda di mobilità, il cosiddetto *mobility manager*.

Ho apprezzato la sua risposta, onorevole Viceconte, ed anche la sua sensibilità rispetto a questo tema, ma vorrei far riferimento alle polemiche delle ultime ore. Dico questo perché questa estate, avendo percorso, in qualità di membro della Commissione trasporti, in due giornate consecutive due brevi tratti di autostrada — della Salerno-Reggio Calabria e della A14 — per percorrere i quali ho impiegato otto ore ciascuno, mi sono un po' preoccupato rispetto alla possibilità di girare per le nostre strade ed allora mi ero ripromesso di presentare una proposta provocatoria: le autostrade a numero chiuso. Mi rendo conto che ciò potrebbe comportare qualche problema, però si tratta pur sempre di una legge della fisica: ogni corpo può contenere un dato numero di elementi e, quindi, questo vale anche per le autostrade.

Dopo aver ricevuto mille critiche, ho scoperto che ieri il suo collega viceministro, onorevole Tassone, ha avanzato una proposta simile — seppure in quel caso legata alla nebbia — che prevedeva la chiusura dei caselli autostradali. Dopodiché sento che oggi il Capo del Governo, che voi qui rappresentate in maniera autorevolissima, smentisce il suo viceministro, nonché suo collega, onorevole Viceconte.

Ora, io non chiedo molto: chiedo un po' di chiarezza, chiedo che vi sia una linea omogenea. Non dico che dovrebbe esprimersi il Capo del Governo, magari il Capo

del Governo deve fare il Capo del Governo a livello più elevato; però vi sia almeno un minimo di omogeneità. Possiamo anche non essere d'accordo sulle proposte che avanza l'opposizione e qui dentro ognuno fa la sua parte. Però, un po' di confusione, in tema di trasporti, il Governo ce l'ha! Quindi il Capo del Governo, il ministro dei trasporti e tutti coloro che sono al ministero facciano un po' di chiarezza su questo tema, perché gli italiani devono sapere a cosa stiamo andando incontro.

Quindi, ringrazio l'onorevole Viceconte per aver risposto sicuramente con argomentazioni e con puntualità. Non mi ritengo soddisfatto per quanto riguarda le infrastrutture stradali e viarie, lo sono un po' di più per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie. Chiedo complessivamente al Governo una parola un pochino più chiara, precisa e definitiva, senza altalene, senza dover leggere smentite sui giornali, giornali tra l'altro anche autorevolissimi come il *Corriere della Sera*, che per caso ho qui con me.

Un po' di chiarezza ci vuole per capire come gli italiani possono viaggiare sulle strade, non solo oggi, ma da qui al 2010 che, ripeto, è una data fondamentale per il rischio della paralisi totale del traffico sulle strade e sulle autostrade.

(Iniziativa per garantire trasparenza sulla crisi della FIAT - n. 2-00599)

PRESIDENTE. L'onorevole Alfonso Gianni ha facoltà di illustrare l'interpellanza Bertinotti n. 2-00599 (vedi l'allegato A - *Interpellanze urgenti sezione 7*), di cui è cofirmatario.

ALFONSO GIANNI. Signor Presidente, abbiamo sollevato più volte in quest'aula, con molta passione ed insistenza, la questione della FIAT - il Governo e i colleghi ce ne daranno atto -, sulla base di una proposta precisa che, alla luce degli ultimi avvenimenti, riteniamo oltremodo necessaria: quella di un atto di coraggio da parte dello Stato italiano per un intervento pubblico nel capitale della FIAT, non per

sostenere solamente con ammortizzatori sociali - di per sé, cosa assolutamente necessaria - la crisi provocata dalle scelte della dirigenza dell'azienda: in sostanza, si tratta di un'ipotesi che giunge sino alla sua nazionalizzazione.

Questa prospettiva è tutt'altro che desueta o vetero-novecentesca ma deriva dal fatto che, visto che nel passato sono state operate delle scelte per cui la FIAT è rimasta l'unica impresa automobilistica italiana - perché non ve ne sono o, meglio, non ve ne erano, purtroppo, altre -, di fronte al rischio di chiusura ci sono due soluzioni: una è quella di svenderla alla General Motors - il colosso americano già proprietario dell'Opel e con molti interessi diffusi nel mondo - che non tratterebbe bene FIAT ma coglierebbe solo la crema della produzione automobilistica italiana; l'altra è di mantenere una produzione italiana in questo campo e di avviare delle nuove iniziative che vadano in due direzioni.

Capisco l'obiezione perché i problemi che tratterò sono enormi e richiedono una ricerca, un investimento, una pazienza, dei periodi medio-lunghi e, proprio per tali motivi, serve il pubblico, dato che nessun privato lo farebbe mai. Grandi paesi in via di sviluppo, come la Cina - l'unico paese oramai in via di sviluppo perché tutti gli altri vertono, a partire dagli Stati Uniti d'America, in una crisi che in alcuni tratti assume le caratteristiche addirittura della recessione o, comunque, di una lunga stagnazione - o altri paesi del sistema asiatico stanno affrontando il problema, almeno in termini di ricerca, lungo due direttrici. La prima è, naturalmente, la questione della compatibilità ecologica. Il sistema terraqueo che chiamiamo terra non sopporta più altri consumi petroliferi sparsi per l'aria e, quindi, per il funzionamento dei motori bisognerà trovare altri sistemi rispetto a quelli a benzina.

Potrei ricordare che alcuni studiosi indicano che l'approvvigionamento del petrolio ha, forse, superato il 50 per cento delle possibilità di produzione della terra e questo spiegherebbe anche perché la lotta per il controllo del petrolio - leggete

pure, onorevoli colleghi, guerra all'Iraq — e la contesa per il restante 49 per cento delle potenzialità di approvvigionamento petrolifero diventino così aspre.

Non v'è dubbio, però, che la parte più pensante dell'umanità — ho l'impressione che essa si restringa sempre di più: non l'umanità, ma la sua parte più pensante — si pone il problema di elaborare soluzioni alternative dal punto di vista della produzione energetica.

Rispetto al tema della mobilità delle persone e delle cose, abbiamo un problema concreto: siccome la mobilità delle persone e delle cose non può avvenire solo attraverso il mezzo pubblico collettivo, che comunque dovrebbe essere un campo di investimenti privilegiato, ma anche attraverso un sistema privato, sia pure meno consumistico che in passato, bisogna pensare ad una nuova tipologia di motori che funzionino con un altro tipo di apparato e che siano ecocompatibili. La ricerca sull'idrogeno è, forse, la chiave, ma non sono uno scienziato e, quindi, può darsi che sbagli. Ad ogni modo, questo terreno è da arare, salvo verificarne la produttività. Quel che è certo, è che bisogna prepararsi per tempo!

Non si tratta solo di ecocompatibilità del motore, ma di ripensare proprio all'oggetto automobile. Torniamo (lo faccio spesso) all'esempio della Cina, che ha una popolazione di un miliardo e trecento milioni di persone (numero accresciutosi ulteriormente mentre parliamo): se tutti avessero la stessa quantità di automobili degli italiani, ci sarebbe da diventare matti, su questo pianeta, perché non c'è idrogeno che tenga! Evidentemente, bisogna pensare ad un sistema innovativo in cui il mezzo di comunicazione pubblico si coniughi con quello privato, secondo forme di intercambiabilità basate anche su una sorta di solidarietà sociale di tipo diverso.

Anche a tale riguardo la parte più pensante dell'umanità ha prodotto idee e finanche sperimentazioni su scala locale. Naturalmente, non possiamo affidare tali progetti ad un privato che ha il problema

di massimizzare il profitto rispetto ai propri investimenti: per questo ci vuole l'investimento pubblico.

Questo è l'impianto da noi proposto, ma esso, almeno per ora, non passerà, sebbene sia conforme all'ordine ed alla logica delle cose. Quando interrogai per la prima volta, su tale questione, il ministro Marzano, questi affermò: il Governo starà a guardare l'evoluzione delle cose; ebbene, desidereremmo che il Governo effettivamente lo facesse, ma non pare che ne abbia l'intenzione.

Sulla vicenda vengono diffuse notizie giornalistiche ogni giorno (e meno male che ci sono giornali: lungi da me sollevare polemiche sul fatto che le notizie trapeolino; anzi, vorrei che trapelassero di più!); ma non sono soddisfacenti. Da dove nasce l'esigenza di trasparenza? Un bel giorno compare Colaninno, non si sa con quali fondi ed in quale modo, e rilascia cento interviste. Naturalmente, egli dice la sua — per carità! — e ci prospetta il punto di vista di un imprenditore. Può darsi pure che abbia ragione, ma tutto avviene un po' così!

Allora, io penso che sia pienamente giustificata l'iniziativa (che fornisce la motivazione all'ennesimo atto di sindacato ispettivo da noi presentato) presa dal segretario della FIOM-CGIL, il quale, in data 3 gennaio 2003, ha indirizzato una lettera a tutti gli organismi di controllo nazionali ed europei che hanno poteri di indagine e voce in capitolo e che, quindi, possono chiarire la natura della crisi della FIAT. In quella lettera, che noi facciamo nostra nell'interpellanza, si chiede al gruppo FIAT di rimuovere, sia dal punto di vista formale sia da quello sostanziale, ogni ostacolo alla conoscenza ed alla divulgazione dei dati che riguardano l'effettiva dimensione della crisi del gruppo. Giustamente, la FIOM-CGIL si rivolge anche al ministro delle attività produttive (anche noi l'abbiamo fatto) affinché, nell'ambito delle sue competenze, chiarisca quali siano le proposte — quelle vere, non i *ballon d'essai*, non le cose buttate lì tanto per fare clamore! — riguardanti le future prospettive del gruppo FIAT.

Si chiama in causa, giustamente, anche la Banca d'Italia, perché qui abbiamo a che fare con i risparmiatori, che hanno investito in azioni, in obbligazioni del gruppo FIAT, e devono sapere che fine faranno; ciò si richiede anche al Presidente della Camera — a lei, onorevole Mastella, che è qui presente in questo caso —, al Presidente del Senato, perché, naturalmente, attraverso le competenti Commissioni parlamentari (*interna corporis*, si diceva una volta), siamo in grado di raccogliere tutte le informazioni necessarie.

Un grande lavoro è stato fatto dalla Commissione presieduta dall'onorevole Tabacci — gliene renderò atto, anche se ho votato contro la risoluzione finale — però il materiale informativo pur consistente, non era bastevole, perché, nel frattempo, sono intervenuti degli altri fatti, e sono in atto delle manovre. Dobbiamo sapere, e dobbiamo capire.

Questa lettera si rivolge anche al Presidente della Repubblica, il quale dovrebbe, in virtù del fatto che questa Repubblica è fondata sul lavoro, rendersi garante della trasparenza, della conoscenza degli atti relativi e della difesa dell'occupazione in questo grande gruppo industriale che, non dimentichiamoci, non dà lavoro solamente alle sue decine di migliaia di lavoratori, operai e impiegati rimasti dopo le decurtazioni occupazionali cominciate dal 1980 in poi, ma anche a quell'indotto di cui tanto ci si sciacqua la bocca. Mi riferisco cioè alle piccole imprese, alla delocalizzazione, all'inventiva operaia che, ancora una volta espulsa da una grande azienda, crea la piccola impresa da sé, lavorando in connessione con l'azienda madre ma con indipendenza. Esse sono sottoposte ad una crisi. Infatti, se crolla la FIAT, crollano loro. Se la FIAT è in mano agli americani, bene, le decisioni relativamente al loro futuro vengono prese al di fuori di questo paese, altrove, in altre città, in altri luoghi mondo, in altri centri decisionali su cui né l'operaio fattosi artigiano né il piccolo imprenditore hanno voce in capitolo, tanto meno ce l'hanno il nostro Governo e l'Europa.

Allora voi capite che il rapporto, che peraltro statisticamente è acquisito, secondo il quale ad ogni operaio FIAT corrispondono 3,93 operai dell'indotto — possiamo anche dire quattro perché il 93 per cento di un operaio non esiste — mette in evidenza una crisi enorme dell'occupazione. Certo, il Presidente del Consiglio può sempre ritenere che l'arte dell'arrangiarsi faccia aggio su tutto, ma non è una soluzione per una politica industriale degna di un Governo moderno. Allora, detto tutto questo, la nostra richiesta al Governo è molto minore rispetto a tutto quello che ho qui detto (già ci siamo espressi con risoluzioni, mozioni, eccetera); ma, almeno, questo Governo può garantire la trasparenza e la conoscenza di dati concernenti questa drammatica situazione? Può rendere chiare quali siano le condizioni? Noi lo chiediamo e se non saremo soddisfatti dalla risposta del Governo proseguiremo su questo terreno, almeno chiedendo a tutti i parlamentari di autoconvocarsi o di favorire un momento di raccolta delle informazioni per parlare al paese sulla sorte della sua unica industria automobilistica e, quindi, di gran parte della struttura industriale che ha fatto la storia della lotta di classe, dall'una e dall'altra parte, per 150 anni (forse meno, ma siamo lì).

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per le attività produttive, onorevole Dell'Elce, ha facoltà di rispondere.

GIOVANNI DELL'ELCE, *Sottosegretario di Stato per le attività produttive*. Signor Presidente, in relazione all'interpellanza in esame, si rappresenta quanto segue. L'operazione che ha riguardato la vendita delle azioni General Motors si iscrive nel quadro delle iniziative poste in essere dalla società per ridurre l'indebitamento e portare la posizione finanziaria del gruppo FIAT al di sotto della soglia concordata con le banche finanziatrici. Tale operazione è stata preventivamente e concordemente valutata dalla FIAT e da General Motors e, come asserito dalla società, non avrà alcun riflesso sui rapporti industriali

in essere per i due gruppi. Restano pertanto del tutto impregiudicati i rapporti di collaborazione industriale e gli accordi contrattuali in essere.

Quanto alla trasparenza ed alla conoscenza dei dati concernenti la situazione della FIAT, tale aspetto è garantito dalle norme di tutela dei mercati finanziari, sull'obbligazione delle quali vigila la Commissione nazionale per le società e la borsa.

Occorre, peraltro, precisare che sulla situazione di crisi della FIAT il ministro Marzano è intervenuto negli ultimi mesi ben nove volte in Parlamento, dove ha fornito tutte le informazioni ed i dati noti al Governo rappresentativi della crisi del settore. Il Governo è pronto a riferire nuovamente appena la situazione diverrà meno fluida, sì da offrire agli onorevoli colleghi basi di valutazione più concrete.

Il Governo, comunque, dopo avere seguito le fasi più acute della crisi, e di conseguenza promosso tutte le azioni necessarie alla realizzazione dell'accordo di programma sottoscritto a Palazzo Chigi, non abbassa l'attenzione su ipotesi che vengono avanzate per il rilancio dell'azienda.

Come già dichiarato in passato, il Governo conferma la propria attenzione al settore dell'auto e vede con grande favore l'interessamento, maturato in queste ultime settimane, da parte di vari imprenditori italiani per un intervento nel capitale FIAT. Resta però contrario ad un intervento pubblico negli assetti proprietari della società, ipotesi nei confronti della quale si è avuto modo, in diverse occasioni, di esprimere scarsa considerazione.

Si ricorda, infine, tra gli interventi operati dal Governo in favore del settore, quello previsto dal comma 9 dell'articolo 41 della legge finanziaria 2003 per le imprese industriali che svolgono attività produttiva di fornitura o subfornitura di componenti di supporto e servizio per le imprese automobilistiche e quello previsto dal decreto-legge del 13 gennaio 2003,

n. 2, recante « Differimento di misure agevolative in materia di tasse automobilistiche ».

Ringrazio l'interpellante ed il Presidente.

PRESIDENTE. L'onorevole Alfonso Gianni, cofirmatario dell'interpellanza, ha facoltà di replicare.

ALFONSO GIANNI. Ringrazio il sottosegretario per la cortesia, ma naturalmente non posso ritenermi soddisfatto, perché la risposta è analoga a quelle precedenti: il ministro Marzano ha riferito, vedrà il da farsi, seguirà — ci mancherebbe altro che non seguisse —, riferirà. Secondo una definizione marxiana (forse per lei un po' desueta) è come considerare il Governo guardiano di notte, guardiano cioè di ciò che avviene sui mercati, non interventore attivo né soggetto proponente o dirimente. In questo modo si accompagna il nostro paese ad un declino industriale.

Non ho avuto grande passione per altri governi che mi appartenevano poco, tanto quanto poco mi appartiene il Governo attuale (ho una lunga storia d'opposizione; non si tratta di un merito, ma di una condizione). Quando era Presidente del Consiglio il defunto onorevole Craxi, vi era una accesa discussione se fossimo la quinta o la sesta potenza industriale mondiale; certamente eravamo piuttosto avanti.

Oggi, dal punto di vista dell'innovazione — che naturalmente non è la stessa cosa della qualifica del grado di potenza industriale —, siamo scesi in un anno, secondo un autorevole misuratore internazionale, dal ventiseiesimo al trentanovesimo posto. Ciò indica non uno *status*, ma una linea di tendenza (in termini industriali, non uno *stock*, ma un flusso), comunque è un dato estremamente preoccupante. Di questo passo si impoverisce la capacità di produzione creativa del nostro paese e lo si consegna in mano di chi invece la ha, nel bene e nel male. Rischiamo che il futuro dei nostri figli, dei nostri nipoti, di chi forse ci ascolta dalle tribune, sia consegnato in mano ad altri.

Rispetto alla questione relativa alla General Motors, penso che la vendita alla Merrill Lynch di quella quota significhi mettersi nelle mani dell'impero finanziario mondiale, il quale può decidere ciò che crede e vuole. Può anche significare un disimpegno della General Motors rispetto all'eventuale obbligo di acquisto della FIAT nel 2004, nella logica dello « spezzatino ».

Tutto ciò comporterà un disastro per cui, signor sottosegretario, abbia pazienza: se finora scarsa considerazione hanno assunto le proposte di un intervento pubblico nel mercato azionario, provi ad indagare se non vi sia, realmente, un sovrappiù di ideologia liberista in questo rifiuto oppure valuti se, non dico un'ideologia collettivista, ma una sana logica keynesiana di intervento pubblico come volano di sviluppo complessivo dell'economia (che dunque rimane un insieme di economia privata e pubblica) non sarebbe in questo caso necessario e dirimente per mantenere questo paese non dico su un livello di eccellenza, ma almeno su un livello di sufficiente competitività — in un punto alto della produzione industriale — in un momento di trapasso nelle forme della mobilità urbana ed extraurbana delle persone e delle cose. In tale ambito è necessario competere in inventiva, ricerca, mezzi finanziari, investimenti applicati alla produzione industriale.

Se, invece, i mezzi di investimento si applicano alle assicurazioni o all'acquisto di pezzi di energia — settore che viene privatizzato da uno Stato inconsapevole del fatto che i maggiori paesi europei posseggono al 100 per cento, anzi, con la battuta di un comico potrei dire al 110,120 per cento, tutta la produzione energetica (è il caso della Francia), al punto da poterla esportare facendone così un motivo di rafforzamento della propria bilancia dei pagamenti —, vuol dire che siamo, veramente, il paese della moda, nel senso però deterioro del termine. Siamo cioè il paese delle *griffe* sulle stanghette degli occhiali, sulla *lingerie* e sui capi di vestiario, ma non abbiamo più parola sui grandi bisogni dell'umanità, rispetto all'energia,

alla mobilità, all'informatica, all'informazione, ai sistemi di vita urbana, che sono le grandi chiavi della modernità sulle quali bisogna investire per un moderno progetto industriale.

Certo, l'industria non è più il carbone, la siderurgia, la vecchia tipologia di automobile, il cannone; anzi, vorrei che non fosse più il cannone, ma, ahimè, esso ritorna con un rigurgito dal passato; che poi si chiami missile intelligente o cannone dell'industria germanica Krupp poco cambia, in quanto si tratta solo di un ammodernamento tecnologico; anzi, il risultato delle politiche industriali dei paesi più evoluti si trasforma proprio in produzione di ordigni bellici, mentre i bisogni vitali della popolazione mondiale, che necessitano di una produzione industriale, anche se non di vecchio tipo, vengono completamente tralasciati. Questo è un meccanismo che porta ad un arretramento della civiltà; questo è il fatto sul quale insistiamo, anche con la nostra interpellanza.

Su tali questioni il Governo gioca la sua credibilità; lo si è visto a Termini Imerese, lo si è visto in molti altri stabilimenti. La lotta alla FIAT continuerà: ci saranno altri scioperi ed altre mobilitazioni perché non si può perdere questo bacino di occupazione, di produzione e di intelligenza delle classi lavoratrici. Questo bacino è stato anche un serbatoio di conflitti sociali tra la dirigenza, la proprietà della FIAT e gli operai; ma, appunto, il conflitto sociale fa avanzare la storia, anche dell'innovazione industriale, dentro e fuori le imprese. Se però le imprese non ci sono, allora si avranno solo una disaggregazione sociale la cui conseguenza sarà un impoverimento per tutte le classi della società e un arretramento della civiltà. Queste sono le ragioni della nostra profonda insoddisfazione.

(Operazione di trasferimento degli ordigni bellici presenti nel deposito della base militare di Camp Darby - n. 2-00602)

PRESIDENTE. L'onorevole Bulgarelli ha facoltà di illustrare la sua interpellanza

n. 2-00602 (vedi l'allegato A – Interpellanze urgenti sezione 8).

MAURO BULGARELLI. Signor Presidente, la mia interpellanza ha bisogno di essere illustrata, anche perché, per dirla con l'onorevole Gianni, per fortuna ogni tanto un giornalista ci dice che è accaduto qualcosa. Stiamo parlando di un fatto accaduto tra il giugno ed il luglio del 2000, che ha bisogno di essere attualizzato, secondo quanto riportato dal quotidiano *Corriere della Sera* del 13 gennaio 2003. L'articolista – bontà sua che ci informa – ci dice che, circa due anni or sono, i depositi sotterranei refrigerati di Camp Darby (che è la più grossa base USA nel nostro paese) costruiti negli anni settanta, dove erano e sono tuttora custoditi alcuni degli ordini più pericolosi, hanno iniziato a dare segni di cedimento strutturale. Non essendo valsi a nulla i tentativi di restauro (anzi, sembra che siano stati peggiorativi) si è, pertanto, optato per un trasferimento degli apparati colà custoditi.

L'operazione viene descritta dalle persone che l'hanno effettuata, ossia dai militari americani che gestiscono quella base, come « delicatissima » e come « un piccolo miracolo ». A tal fine, essi hanno impiegato dei robot telecomandati.

Il fatto in sé è molto semplice. In Italia operazioni di bonifica anche semplici, ad esempio far brillare ordigni della prima guerra mondiale, comportano normalmente l'evacuazione di aree molto estese. Vige, quindi, un criterio di prudenza e precauzione assai elevato.

La base di Camp Darby negli ultimi 12 anni è stata ed è storicamente il più importante deposito operativo di ordigni bellici degli Stati Uniti: da lì provengono la quasi totalità delle munizioni usate, ad esempio, durante la guerra del Golfo e la maggior parte di quelle impiegate in Serbia nel 1999. Il sito, infatti, allora (oggi, non sappiamo, in realtà, cosa sia contenuto all'interno di quei 1.000 ettari di terreno situato tra Livorno e Pisa, in Toscana) ospitava 8.100 tonnellate di alto esplosivo e 20 mila tonnellate di munizioni per l'artiglieria, tra cui verosimil-

mente quelle anticarro ad uranio impoverito.

È evidente che l'allarme che leggiamo tutti i giorni sui giornali, lanciato da illustri appartenenti a questo Governo (mi riferisco ai ministri dell'interno e della difesa), rispetto ad obiettivi sensibili per eventuali atti di terrorismo da parte di frange non meglio identificate all'interno del nostro paese, fa sì che io sia allarmato, come credo gran parte dei cittadini per la presenza in Italia di basi che nacquero nell'immediato dopoguerra (Camp Darby è nata, se non sbaglio, con un accordo bilaterale tra Stati Uniti ed il nostro paese nel 1951), quando ancora vigeva la teoria degli opposti blocchi. In altri termini, esse nacquero quando esisteva il patto di Varsavia e, in qualche modo, ci si doveva premunire attraverso l'installazione di queste basi contro il presunto pericolo che poteva venire dai paesi dell'est.

Allora, è evidente che oggi, probabilmente, andrebbe aperta una riflessione di altro tipo soprattutto su tale aspetto. Circa una settimana fa vi è stato il problema – che, francamente, mi lascia ancora più perplesso rispetto alla questione di Camp Darby – del sorvolo dello spazio aereo italiano da parte di aerei militari degli Stati Uniti d'America o di altri paesi presunti alleati diretti verso aree di guerra. Non mi sto riferendo solo alla prossima guerra preannunciata, ossia a quella contro l'Iraq, ma ai 77 conflitti in atto in questo momento nel pianeta.

È chiaro, allora, che desta preoccupazione avere all'interno del proprio paese basi di questo tipo, considerando anche i problemi che si sono verificati. Si parla, infatti, di cedimento strutturale e del rapido trasferimento di alcune centinaia di tonnellate di esplosivo sufficienti a spaccare realmente a metà l'Italia e non virtualmente, come qualche forza politica di questo Governo vorrebbe fare. In questo caso, la spaccatura dell'Italia sarebbe reale: provate ad immaginare cosa significherebbe un'esplosione all'interno di quel campo.

Inoltre, l'articolista del *Corriere della Sera* – che ringrazio – ci dice anche che

sono in atto o verranno messi in atto nei prossimi mesi ampliamenti del canale navigabile Tombolo.

Si tratta del canale che può essere percorso solo ed unicamente da chiatte, battelli o quant'altro atto a trasportare ordigni bellici all'interno della base di Camp Darby. Naturalmente, nel canale è impedita la navigabilità dal punto di vista industriale o per altri insediamenti. L'ampliamento del canale prevede la cementificazione dei fondali in modo da raddoppiare la capacità di carico in previsione del 2010: non verrà più percorso da un mercantile alla volta, ma da due contemporaneamente accelerando i tempi mobilitazione dell'armata. Ciò, se permettete, è ulteriormente inquietante, ma credo che sarà materiale di altra interrogazione.

Oggi, infatti, chiediamo cosa prevedano gli accordi tra Italia e USA in simili casi e se vi siano state violazioni degli stessi. Chiediamo, inoltre, se il Governo abbia provveduto ad accertare quali precauzioni siano state prese per muovere gli ordigni a ridosso di spiagge affollatissime. Il problema, infatti, non riguarda solo chi è all'interno dell'insediamento: credo si tratti di 350 militari professionisti americani, circa 700 appartenenti alla guardia civile americana e 580 addetti alla pulizia ed alla manutenzione italiani. Contemporaneamente — pensate l'assurdo — lo stesso Ministero della difesa degli Stati Uniti ha preparato una brochure turistica in cui invita i suoi militari ad andare sulle spiagge del Mar Tirreno in Italia durante il periodo estivo, tant'è che all'interno di quei mille ettari di base, straordinari dal punto di vista naturalistico, durante l'estate la popolazione dai mille abitanti che vi sono tutto l'anno passa a 50-52 mila persone inviate lì, immagino, in viaggio premio.

Vi è, poi, un'altra nefandezza in atto. L'articolista dice che il trentunesimo squadrone munizioni, cioè la parte specializzata dell'esercito americano che gestisce la base di Camp Darby, ha un simbolo abbastanza infelice (così dice l'articolista, io lo trovo di gusto pessimo). Il simbolo è il profilo della penisola italiana disegnato su

una vecchia bomba con la miccia accesa. Francamente, credo che questo esuli dalle nostre possibilità perché si tratta di un reparto americano. È una vecchia bomba di quelle che si vedono nei fumetti, o in mano a terroristi di qualsiasi gruppo quando vengono resi caricaturali, con all'interno il profilo della penisola italiana. Nel momento in cui vi sono allarmi dal punto di vista del terrorismo, nel momento in cui il nostro paese è in guerra — anche se nessuno ce lo dice — perché siamo presenti in Afghanistan ed in altre aree in cui sono in atto conflitti armati, adottare un simbolo di questo paese credo rappresenti, oltre al danno, una beffa.

PRESIDENTE. Il sottosegretario di Stato per la difesa, senatore Bosi, ha facoltà di rispondere.

FRANCESCO BOSI, Sottosegretario di Stato per la difesa. Rispondo per incarico della Presidenza del Consiglio dei ministri.

Preliminarmente, è opportuno puntualizzare che in linea generale, dal punto di vista degli accordi internazionali, la presenza di forze NATO o di forze statunitensi in Italia si inquadra nell'ambito dell'applicazione del Trattato del nord Atlantico del 1949.

Al riguardo, per l'utilizzazione delle basi non vige alcuna condizione di extraterritorialità permanendo allo Stato italiano l'esercizio della piena sovranità. Difatti, nello specifico di Camp Darby, il comandante della base è un ufficiale italiano. In particolare, le basi intese come porzione di territorio di sostegno logistico ed operativo, dotate di uomini e mezzi, non appartengono dunque alla NATO o agli americani: esse sono solo concesse in uso alle forze militari della NATO o statunitensi senza che la sovranità nazionale sia in alcun modo limitata o messa in discussione.

Come si è detto gli accordi che regolano la materia trovano il proprio fondamento nell'articolo 3 del Trattato di Washington e nei discendenti accordi, che cito: Convenzione di Londra del 19 giugno 1951; NATO Status of Forces Agreement-SOFA,

ratificato dall'Italia con la legge n. 1335 del 1955; Protocollo di Parigi del 28 agosto 1952, approvato con la legge 30 novembre 1955, n. 1338; Convenzione di Ottawa del 20 settembre 1951, approvata con la legge 10 novembre 1954, n. 1126; decreto del Presidente della Repubblica del 18 dicembre 1962, n. 2083.

In questo quadro si inseriscono gli accordi bilaterali che regolano la presenza delle forze statunitensi in Italia. Sono accordi sia generali, che prevedono forme di assistenza militare reciproca fra i due paesi, sia particolari, che disciplinano gli aspetti della presenza e delle attività dei contingenti militari statunitensi.

Il più importante accordo bilaterale, a carattere complessivo, è il Bilateral Infrastructure Agreement del 20 ottobre 1954, firmato per l'Italia dal Presidente del Consiglio *pro tempore*. Ad esso sono poi strettamente collegati un accordo tecnico aereo del 30 giugno 1954 ed un accordo tecnico navale del 20 ottobre 1954.

Questi accordi bilaterali hanno un'elevata classifica di segretezza e non possono essere declassificati unilateralmente poiché il regime di segretezza è stato stabilito di comune accordo dai Governi italiano e statunitense. Il segreto militare relativo alle infrastrutture, ai compiti, alla distribuzione di uomini, mezzi e materiali e al tipo di presenza militare nelle diverse località si espande fino ad abbracciare le regole che disciplinano le funzioni di comando nelle basi ove operano forze statunitensi, nonché le disposizioni sui rapporti fra le autorità militari italiane e statunitensi. D'altra parte, è normale che tali notizie siano coperte da segreto: la diffusione indiscriminata di informazioni sugli strumenti di difesa è, a ragione, considerata da tutti gli Stati una fonte di rischio. L'Italia non fa eccezione essendo la sua difesa integrata con quella dei paesi alleati, ivi compresa la loro presenza nel nostro territorio.

Vero è che tali accordi possono essere oggetto di modifiche o di aggiornamenti, come è più volte avvenuto. Infatti, questi accordi elaborati negli anni della « guerra fredda » e costruiti su modelli che risal-

gono alla fase di maggior tensione tra i due blocchi, nel tempo sono stati rinegoziati ed adeguati al mutato contesto storico in un spirito che riconosce, tra l'Italia e gli Stati Uniti, una condizione di assoluta pariteticità e reciprocità.

In questo quadro, tra gli accordi più significativi vi è lo Shell Agreement o Memorandum d'Intesa tra il Ministero della difesa della Repubblica italiana ed il Dipartimento della Difesa degli Stati Uniti d'America, stipulato il 2 febbraio 1995, che è specificatamente riferito alle installazioni e alle infrastrutture concesse in uso alle forze statunitensi in Italia.

Ciò detto e premesso, in merito ai quesiti posti si conferma che effettivamente nell'estate del 2000, presso la base di Camp Darby è stata movimentata una certa quantità di munizionamento. Tale attività si è resa necessaria in quanto, già a partire dalla primavera dello stesso anno, era stato rilevato un cedimento parziale delle strutture di copertura di alcuni magazzini munizioni, precedentemente sottoposti a lavori di restauro. Il materiale esplosivo immagazzinato nelle predette strutture è stato quindi spostato in altri magazzini, impiegando sia personale sia *robot*.

È bene precisare che l'intervento è stato realizzato esclusivamente per ragioni di sicurezza del personale preposto alla custodia ed alla movimentazione del munizionamento. Infatti, l'instabilità strutturale e l'eventuale crollo delle coperture dei magazzini non avrebbero potuto costituire evento sufficiente ad innescare fenomeni esplosivi, del resto mai accaduti dal dopoguerra ad oggi.

Tutta l'operazione è stata condotta in stretto contatto con il comandante italiano della base e nel pieno e rigoroso rispetto della vigente normativa sulla sicurezza. Pertanto, è escluso che cittadini italiani, nella circostanza, siano mai stati esposti al rischio di esplosione.

Al riguardo, è appena il caso di sottolineare che la movimentazione e lo stoccaggio di munizionamento esplodente, nello svolgimento di attività logistiche come quella in argomento, non vengono

mai effettuati con il materiale già predisposto per l'impiego operativo. Quanto è necessario alla sua attivazione, infatti, viene aggiunto al munizionamento solo immediatamente prima dell'utilizzazione effettiva.

Pertanto, l'evacuazione ipotizzata dalla stampa non è mai risultata necessaria poiché non si trattava di operazione di bonifica, ossia disattivazione o distruzione di materiale bellico attivato ma inesplosivo, bensì — come già detto — di spostamento di munizionamento ancora non innescato e, dunque, munito di tutte le sicurezze per il trasporto e lo stoccaggio.

Per completezza di informazione, si rappresenta che attualmente è in esecuzione per la base di Camp Darby un contratto, di circa 2,5 milioni di dollari, con oneri a carico degli Stati Uniti, per il riattamento dei magazzini in argomento e per la manutenzione di tutti gli altri. Per tali lavori l'Italia, tramite la commissione mista costruzioni, ha concesso il preventivo beneplacito. Di altri interventi ed opere ipotizzati al momento non abbiamo notizie.

Alla luce di quanto illustrato, non risultano violazioni degli accordi in vigore, tenuto conto che essi non contemplano una specifica disciplina per la movimentazione dei materiali all'interno delle basi concesse in uso.

PRESIDENTE. L'onorevole Bulgarelli ha facoltà di replicare.

MAURO BULGARELLI. Signor Presidente, ringrazio il sottosegretario, benché, naturalmente, non possa essere soddisfatto della risposta, anche perché, tutte le volte che affrontiamo questioni che riguardano gli armamenti o, comunque, le basi dei nostri alleati all'interno del nostro paese, automaticamente si parla di sicurezza e di riservatezza. Ed è un po' il segreto di Pulcinella: tutto il mondo sa dove sono posizionate le basi, a parte quelle su cui, a tutt'oggi, non sono state ancora fornite informazioni neppure al Parlamento. Probabilmente c'è anche questo. Non sappiamo neppure quanti e quali siano gli ordigni nucleari presenti nel nostro paese.

Al di là del fatto che le armi siano innescate o meno, si pone un problema di sicurezza per i cittadini che vivono vicino alle basi, perché credo che, comunque, 8.100 tonnellate di esplosivo presenti all'interno di una base valgano almeno quanto cinque bombe atomiche, se non altro per capacità, in caso di un'eventuale deflagrazione o di un eventuale attentato. Vengo anche incontro all'allarme che è stato lanciato in questi giorni. È un problema che ci si deve porre, naturalmente anche come cittadini.

Trovo, poi, che vi sia qualcosa di estremamente irragionevole, anche rispetto al ruolo che esercitiamo in questo momento in Parlamento, perché la Costituzione italiana è abbastanza chiara sul problema della riservatezza. Troppo spesso, infatti, ci si dimentica dell'esistenza dell'articolo 64 della Costituzione, che recita: «ciascuna delle due Camere e il Parlamento a Camere riunite possono deliberare di adunarsi in seduta segreta». Credo, quindi, che su elementi di riservatezza, vista la fase che l'intero pianeta sta attraversando, ci debba essere un'informazione orizzontale nei confronti dei cittadini ma, soprattutto, nei confronti di chi, in questo momento, li rappresenta.

PRESIDENTE. È così esaurito lo svolgimento delle interpellanze urgenti all'ordine del giorno.

Ordine del giorno della prossima seduta.

PRESIDENTE. Comunico l'ordine del giorno della prossima seduta.

Lunedì 27 gennaio 2003, alle 16:

1. — *Discussione del disegno di legge:*

Modifiche ed integrazioni al decreto del Presidente della Repubblica 5 gennaio 1967, n. 18, recante ordinamento del Ministero degli affari esteri (2788-A).

— *Relatori:* Oricchio (*per la I Commissione*) e Landi di Chiavenna (*per la III Commissione*).

2. — *Discussione della proposta di legge:*

S. 236 — D'iniziativa del senatore GIARETTA: Nuove norme per l'esercizio del diritto di voto da parte degli elettori affetti da gravi infermità (*Approvato dal Senato*) (2453-A),

e dell'abbinata proposta di legge: RUZ-ZANTE (1499).

— *Relatore:* Bressa.

3. — *Discussione del testo unificato delle proposte di legge:*

STUCCHI; VITALI ed altri; Luciano DUSSIN ed altri: Disposizioni in materia di sottoscrizione delle liste e delle candidature in occasione delle elezioni politiche, provinciali e comunali (1619-2451-2676-A).

— *Relatore:* Saponara.

La seduta termina alle 17,25.

DICHIARAZIONE DI VOTO FINALE DEL
DEPUTATO LUIGI MURATORI SUL TE-
STO UNIFICATO DELLE PROPOSTE DI
LEGGE NN. 1574-2131-2900

LUIGI MURATORI. Signor Presidente, signor ministro delegato, onorevoli colleghi, ritengo doveroso, anzitutto, richiamare la vostra attenzione sul fatto che, per quanto riguarda il settore della nautica da diporto, è questa la prima volta che un provvedimento legislativo di così ampia portata viene sottoposto alla vostra approvazione per iniziativa parlamentare.

Un'iniziativa particolarmente sentita, sia perché realizzata in piena sintonia con le gloriose tradizioni marinare del nostro paese, sia perché — come dice il poeta — « Uomo libero, sempre il mare amerai ».

E questa legge si propone, per l'appunto, di rispondere alle attese di tutti gli uomini liberi, che vogliono liberare la nautica da diporto da una normativa oggettivamente inadeguata alle sue attuali esigenze di sviluppo e di rilancio.

L'iter legislativo di questo provvedimento — sono primo firmatario della proposta di legge n. 1574, presentata congiuntamente col collega Germanà, nel settembre 2001 — ha visto la partecipazione, successivamente, nel dicembre 2001, dei colleghi Perlini ed altri, con la loro proposta di legge n. 2131 e, nel giugno 2002, dei colleghi Carli, Mazzarello ed altri, con la proposta di legge n. 2900.

Una partecipazione corale, a cui si è aggiunto il contributo fattivo di idee e di proposte, espresso da tutti i membri della Commissione trasporti. Maggioranza e opposizione, infatti hanno, voluto partecipare e apportare un valido e significativo contributo alla legge che stiamo per approvare.

Una legge che, come prevede l'articolo 1, non solo accorpa le norme della legge n. 50 del 1971, e successive modificazioni, con quelle dettate dalla direttiva 94/25/CE, ma finalmente libera il settore del diporto da alcune normative del codice della navigazione che — come hanno rilevato autorevoli studiosi e le stesse associazioni di categorie interessate — si sono rilevate inadeguate ad interpretare ed assecondare lo sviluppo della nautica da diporto in Italia.

Uno sviluppo a cui sono legate non soltanto le sorti degli sport e del turismo nautici, ma anche le attività produttive della nostra cantieristica e le attività ricettive costiere, compreso il loro indotto, fonti di nuova occupazione e di benessere per tutti i cittadini.

In questi ultimi anni, purtroppo, il diporto nautico è stato considerato ingiustamente quasi alla stregua di un fattore di turbolenza, che doveva essere sottoposto alle normative previste dal codice della navigazione per le navi minori ed i galleggianti commerciali.

Norme che frenavano lo sviluppo e complicavano la situazione del settore, anziché semplificarla, al punto tale che l'amministrazione dello Stato è stata spesso costretta ad assumere provvedimenti legislativi *ad hoc* dedicati a contemperare questa inadeguatezza normativa con specifici aggiustamenti.

Sono state, così, tamponate le emergenze, senza però mai rimuovere il peccato originale della mancata emanazione di quel regolamento di sicurezza, pure prescritto dal secondo comma dell'articolo 54, che avrebbe resa autonoma la legge n. 50 del 1971, affrancandola dal codice della navigazione e dal suo regolamento.

La proposta di legge che oggi ci accingiamo finalmente ad approvare risolve questo annoso problema, liberando l'intero comparto della nautica da diporto dai lacci di una normativa pensata e deliberata su misura per le esigenze di un settore — navi e galleggianti — ben più complesso e, come tale, meno agile.

Con la cancellazione del comma 3, prevista dall'articolo 1 della legge n. 50, viene tolta all'amministrazione la possibilità di surroga col codice della navigazione e con il suo regolamento.

Sempre a proposito dell'articolo 1, che novella la legge n. 50 del 1971 e le successive modificazioni, segnalo in particolare: le notevoli semplificazioni degli adempimenti relativi all'iscrizione delle unità da diporto e al rilascio, convalida e rinnovo dei documenti di bordo; la responsabilizzazione, attribuita al comandante dell'unità, circa la composizione e l'idoneità dell'equipaggio alla navigazione che si vuole intraprendere, alle condizioni meteorologiche e alla distanza da un porto sicuro; la depenalizzazione di tutti i reati connessi alla navigazione da diporto, che sono stati stralciati dal codice della navigazione e che vengono ora sanzionati amministrativamente, con pagamenti pecuniari proporzionati alla gravità dell'infrazione; la semplificazione degli adempimenti relativi agli apparati ricetrasmittenti installati a bordo e l'abolizione del collaudo agli stessi; l'introduzione del limite massimo di venti giorni dalla data di presentazione della domanda per portare a termine procedimenti amministrativi relativi alle unità da diporto.

L'articolo 2 detta norme sul noleggio delle unità da diporto e riformula la definizione del contratto di noleggio, eliminando il limite delle 12 persone trasportabili. Un limite, questo, peraltro cla-

morosamente in contrasto con il dettato della direttiva 94/25/CE, che attribuisce al costruttore la responsabilità di stabilire i carichi ammissibili in base alle caratteristiche della costruzione.

Di grande rilevanza è l'articolo 3, che consente l'iscrizione nel registro internazionale di particolari navi da diporto, munite di certificato di classe e sottoposte a particolari norme tecniche e di conduzione. Di quelle navi, cioè, che nate come imbarcazioni da diporto, come escono dal diporto vengono adibite alla navigazione internazionale, esclusivamente attraverso il loro noleggio, a scopi dichiaratamente turistici.

È, questo, un settore in fase di grande sviluppo, in cui la cantieristica nazionale è ormai leader.

Si ritiene, pertanto, che rappresenti un elemento prezioso per l'economia nazionale il poter acquisire non solo la costruzione ma anche la bandiera di questa unità, tenuto conto dei favorevoli benefici economici a favore dell'indotto.

L'articolo 4 si propone di evitare che una unità da diporto, per così dire incappi, senza volerlo, in un'area protetta non segnalata e si veda perseguitata con sanzioni sproporzionate, in quanto previste per chi commette tali reati volutamente.

L'articolo 6, a sua volta, concede una delega al Governo perché finalmente anche la nautica da diporto abbia un proprio testo unico, che non solo razionalizzi la normativa e le competenze degli uffici periferici, ma contribuisca, attraverso gli istituti scolastici, all'educazione marinara.

La legge che ci accingiamo ad approvare, onorevoli colleghi, si propone di rilanciare e razionalizzare l'intero comparto della nautica da diporto, producendo al tempo stesso l'atteso sviluppo di nuovi posti di lavoro e di nuove risorse economiche per l'azienda Italia.

Non a caso questa legge, fortissimamente voluta dal Governo, ha avuto anche il contributo dell'opposizione, di tutti i soggetti istituzionali preposti e delle stesse associazioni di categoria.

Dunque anche per l'impegno corale di noi tutti, mi auguro che il provvedimento in votazione, per il quale annuncio il voto favorevole del gruppo di Forza Italia, venga approvato a larga maggioranza.

Chiudo il mio intervento, ringraziando quanti hanno collaborato alla stesura di questo provvedimento legislativo e, in modo particolare, l'opposizione che, al di là delle normali divergenze di opinioni, ha saputo trovare il giusto punto di incontro nel superiore interesse dell'economia e del turismo del paese.

Mi sia consentito, infine, di ringraziare i funzionari e tutti i collaboratori della Commissione trasporti, in particolare il segretario, i quali — lavorando con spirito di abnegazione — ci hanno permesso di concludere al meglio l'iter del provvedimento.

*IL CONSIGLIERE CAPO
DEL SERVIZIO RESOCONTI
ESTENSORE DEL PROCESSO VERBALE*

DOTT. VINCENZO ARISTA

Licenziato per la stampa alle 19,30.