

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
PUBLIO FIORI

La seduta comincia alle 11,30.

GABRIELLA PISTONE, *Segretario*,
legge il processo verbale della seduta di
giovedì 19 giugno 2003.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Alemanno, Aprea, Armosino, Azzolini, Baccini, Ballaman, Berlusconi, Berselli, Gerardo Bianco, Giovanni Bianchi, Bossi, Buttiglione, Ceremigna, Cicu, Contento, Cristaldi, Delfino, Dell'Elce, Diana, Dozzo, Fini, Frattini, Galati, Gasparri, Lulli, Lumia, Malgieri, Maroni, Martinat, Mastella, Matteoli, Mauro, Miccichè, Minniti, Angela Napoli, Naro, Oliverio, Paoletti Tangheroni, Piscitello, Possa, Prestigiacomo, Ramponi, Rivolta, Santelli, Scherini, Soro, Sospiri, Stefani, Taormina, Tremaglia, Tremonti, Urbani, Urso, Valducci, Valentino, Vendola, Viceconte, Vietti e Zacchera sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono sessantuno, 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.

Discussione della proposta 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 (approvata, in un testo unificato, dalla Camera e modificata dal Senato) (1574-2131-2900-B) (ore 11,36).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge, già approvata, in un testo unificato, dalla Camera e modificata dal Senato, di 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.

Avverto che la ripartizione dei tempi è pubblicata in calce al resoconto stenografico dell'11 giugno scorso (*vedi resoconto stenografico della seduta dell'11 giugno 2003*).

**(Discussione sulle linee generali
— A.C. 1574-B)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle modifiche introdotte dal Senato.

Avverto che il presidente del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazioni nelle iscrizioni a parlare ai sensi dell'articolo 83, comma 2 del regolamento.

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

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

LUIGI MURATORI, *Relatore*. Signor Presidente, signor viceministro, 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 nostra approvazione per iniziativa parlamentare.

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

Una partecipazione corale, a cui si è aggiunto il contributo fattivo di idee e di proposte, espresse da tutti i membri della Commissione trasporti.

Maggioranza ed opposizione, infatti, hanno voluto partecipare ed apportare un valido e significativo contributo a questa proposta di legge. Una legge che, come prevede l'articolo 1, non solo accorpa le norme della legge n. 50 del 1971 con quelle introdotte dalla direttiva 94/25/CE, ma ne semplifica anche le procedure di applicazione e, riconoscendo la loro specificità, finalmente le rende autonome tagliando il cordone ombelicale che ancora le legava al codice della navigazione. Codice che, per le sue prevalenti finalizzazioni commerciali, mal si adatta ad interpretarle e renderle operative per assecondare un settore, come la nautica da diporto, che, per le sue specifiche caratteristiche, ha esigenze ben diverse per il suo sviluppo.

Uno sviluppo a cui sono legate non soltanto le sorti dello sport e del turismo nautico, 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.

Con l'approvazione della proposta di legge, che oggi ci accingiamo ad esaminare in seconda lettura, consentiremo final-

mente al settore della nautica da diporto di liberarsi subito dai pesanti lacci e laccioli, che ne hanno frenato finora lo sviluppo, e con la delega, prevista dall'articolo 6, consentiremo al Governo di dotare il settore di uno specializzato codice delle disposizioni legislative, che ne faciliterà sicuramente l'armonico sviluppo.

Sarà così legge la rielaborazione del testo legislativo 11 febbraio 1971, n. 50, contenuta nell'articolo 1 della proposta di legge in esame, approvata in prima lettura alla Camera, la quale, oltre a sancire l'autonomia del diporto rispetto al codice della navigazione, introduce significative innovazioni. Fra queste innovazioni: 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 meteomarine 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 ora sono 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 degli stessi; l'introduzione del limite massimo di venti giorni dalla data di presentazione della domanda per portare a termine i procedimenti amministrativi relativi alle unità da diporto.

Oltre alle modifiche apportate alla legge n. 50 del 1971, previste dall'articolo 1 del provvedimento, desidero segnalare qualche altra significativa innovazione introdotta con gli articoli successivi, approvate in prima lettura e confermate dal Senato, che sono determinanti per lo sviluppo del settore e tali da sollecitare una rapida entrata in vigore della legge.

Faccio riferimento all'articolo 2, che detta norme sul noleggio delle unità da diporto e riformula la definizione del contratto di noleggio, eliminando il limite

dei dodici passeggeri trasportabili. Un limite, questo, peraltro, clamorosamente in contrasto con il dettato della direttiva 1994/25/CE, che attribuisce al costruttore la responsabilità di stabilire i carichi ammissibili in base alle caratteristiche della costruzione.

L'articolo 3 del provvedimento è particolarmente importante perché consente l'iscrizione nel registro internazionale delle unità con scafo di lunghezza superiore ai ventiquattro metri e di stazza lorda non superiore alle 1000 tonnellate, purché adibite, in navigazione internazionale, esclusivamente al noleggio per finalità turistiche.

L'articolo 4 evita alle unità di diporto, che inconsapevolmente hanno violato i confini delle aree protette non segnalate, di essere sanzionate alla pari degli altri mezzi che invece commettono questo reato a scopo di lucro.

L'articolo 6 concede una delega al Governo affinché, entro un anno dall'entrata in vigore della presente legge, anche la nautica da diporto abbia il suo specifico codice delle disposizioni legislative che la riguardano; uno strumento, questo, che non solo servirà alla completa razionalizzazione della normativa e delle competenze degli uffici periferici, ma, attraverso la scuola, contribuirà anche a sviluppare nel paese una corretta educazione marinara.

Il provvedimento in esame si propone di rilanciare e razionalizzare l'intero comparto della nautica da diporto, producendo, al tempo stesso, sviluppo di nuovi posti di lavoro e di nuove risorse economiche per l'azienda Italia. Non a caso questo provvedimento, fortissimamente voluto dal Governo, ha avuto anche il contributo dell'opposizione, di tutti i soggetti istituzionali preposti e delle stesse associazioni di categoria.

La proposta di legge in esame è stata approvata in prima lettura dalla Camera dei deputati il 23 gennaio 2003 e il 14 maggio 2003, con modifiche, dal Senato.

La prima modifica apportata dal Senato riguarda l'articolo 1, comma 1, capoverso articolo 13, comma 3, lettera a), e

consiste nell'introduzione di una disposizione secondo la quale per la conduzione degli acquascooter o moto d'acqua e mezzi simili sono richieste la maggiore età e la patente nautica. La stessa disposizione prevede, altresì, che la navigazione di tali natanti, entro un miglio dalla costa, sia restrittivamente disciplinata con ordinanza delle competenti autorità marittime e della navigazione interna.

La seconda modifica consiste nella riformulazione dell'articolo 13. Il nuovo testo introdotto dal Senato si compone di quattro commi.

I tre commi recano disposizioni di interpretazione o modifica dell'articolo 01 del decreto-legge 5 ottobre 1993, n. 400: disposizioni per la determinazione dei canoni relativi a concessioni demaniali marittime, convertito con modificazioni dalla legge 4 dicembre 1993, n. 494, come modificato dall'articolo 10 della legge 16 marzo 2001, n. 88. In particolare, il primo comma prevede che la disciplina in materia di durata delle concessioni demaniali marittime, ivi prevista, si applichi solo alle concessioni per finalità turistico-ricreative elencate alle lettere da a) ad f) del primo comma del medesimo articolo 01. Con ciò si esclude implicitamente che alla citata disciplina siano soggette le concessioni di porti per la nautica da diporto.

Il comma 2 precisa che il citato articolo 01 non si applica alle concessioni rilasciate nell'ambito delle rispettive circoscrizioni territoriali dalle autorità portuali.

Il comma 3 aggiunge un comma 2-bis al suddetto articolo 01, e dispone che le concessioni di cui al precedente comma 2, di competenza statale, siano rilasciate dal capo del compartimento marittimo con licenza.

Il comma 4 reca, infine, una modifica al comma 7 dell'articolo 18 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, in materia di concessione di aree e banchine portuali.

In particolare, la disposizione prevede la possibilità che, in deroga al principio secondo il quale in ciascun porto l'impresa concessionaria di un'area demaniale deve esercitare direttamente l'attività per la quale ha ottenuto la concessione — su

motivata richiesta dell'impresa concessionaria — l'autorità concedente autorizzi l'affidamento ad altre imprese portuali dell'esercizio di alcune attività comprese nel ciclo operativo.

La terza modifica concerne, infine, l'articolo 15, comma 3, recante la copertura finanziaria dell'abolizione, a partire dall'entrata in vigore del provvedimento, della tassa di stazionamento.

In particolare, in luogo della copertura prevista nel testo approvato dalla Camera, posta integralmente a carico dell'accantonamento del fondo speciale di parte corrente di competenza del Ministero dell'economia e delle finanze, la nuova copertura è così articolata: quanto a 2 milioni e 941 mila euro per l'anno 2003, 2 milioni e 120 mila euro per l'anno 2004 e 5 milioni e 791 mila euro a decorrere dall'anno 2005, è utilizzato l'accantonamento di parte corrente relativo al Ministero dell'economia e delle finanze; quanto a 7 milioni e 929 mila euro per l'anno 2003, 5 milioni e 456 mila euro per l'anno 2004 e 5 milioni e 79 mila euro a decorrere dall'anno 2005, si ricorre all'accantonamento di parte corrente relativo al Ministero dell'interno; quanto a 3 milioni e 294 mila euro per l'anno 2004, l'onere è posto a carico dell'accantonamento di parte corrente relativo al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio.

Nel corso dell'esame del provvedimento in Commissione trasporti, inoltre, il testo è stato ulteriormente modificato da un emendamento proposto dall'opposizione, con parere contrario del relatore e del Governo: si tratta di una modifica alla copertura finanziaria, e precisamente agli accantonamenti relativi al Ministero dell'economia e delle finanze e al Ministero dell'interno.

Resta confermata la volontà del relatore di ristabilire in Assemblea il testo originario della proposta di legge, che prevedeva una copertura finanziaria sulla quale le Commissioni bilancio di Camera e Senato si sono espresse in senso favorevole.

Nel concludere il mio intervento, desidero ringraziare quanti hanno collaborato

alla stesura di questo provvedimento, ed in modo particolare l'opposizione, la quale, al di là delle comprensibili divergenze di opinioni, in questa materia ha saputo trovare il giusto punto di incontro, nel superiore interesse dell'economia e del turismo del nostro paese.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

MARIO TASSONE, *Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti*. Signor Presidente, mi riservo di intervenire in sede di replica.

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

GRAZIANO MAZZARELLO. Signor Presidente, come abbiamo già avuto occasione di dire, il gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo ha contribuito all'elaborazione di questo provvedimento (anche attraverso la presentazione di una propria proposta di legge di cui il collega Carli, che interverrà dopo di me, è primo firmatario) nell'idea che fosse necessario dare continuità ad un lavoro positivo nel settore della nautica da diporto, lavoro iniziato con grande forza dai Governi precedenti che hanno dato respiro, investimenti, qualità e anche forza internazionale al settore stesso.

Oggi, il nostro settore della nautica da diporto è molto forte dal punto di vista della competizione internazionale; è forte per il lavoro, per l'economia e per il contributo che può offrire al rafforzamento del settore turistico. Il relatore ne ha parlato e mi sembra abbia riconosciuto — e lo ringrazio — il contributo fornito dall'opposizione.

Speriamo di approvare definitivamente questo provvedimento che, purtroppo, si è un po' perso nei meandri della nostra discussione, credo anche a causa di una responsabilità del Governo. Vorrei parlare proprio di questo, rivolgendomi al viceministro presente, perché credo si debba prendere atto che, come diceva il relatore — mi rivolgo, in particolare, ai colleghi

della maggioranza avanzando la proposta finale di un confronto — questa è una proposta di iniziativa parlamentare e, per tale ragione, ritengo sia il primo provvedimento positivo nel campo dell'economia del mare mai adottato da quando è in carica questo Governo. A nostro avviso, ciò dipende dal fatto che lo stesso è stato realizzato sulla base di una iniziativa parlamentare; infatti, quello del Governo, anche in questo settore (lo dimostrerò con degli esempi concreti), è stato un ruolo di freno, di titubanza e di difficoltà ad avanzare proposte e idee.

Il Governo ha svolto finora un ruolo non positivo (spero che con le deleghe affidate al viceministro presente possa esservi un cambiamento della situazione), che ha molto penalizzato il settore dell'economia del mare. Vi sono stati tagli al sostegno al cabotaggio, tagli ai sostegni ai cantieri di costruzione navale ed abbiamo costretto i marittimi, la gente di mare, a pagare di tasca propria la formazione professionale per potersi reimbarcare. Vi sono stati tagli alla ricerca — in particolare, a quella ricerca che facilita la costruzione di un naviglio più sicuro e vi è stato il taglio alle linee ed ai contenuti di un'impostazione volta a definire nel nostro paese un sistema logistico più moderno.

Oggi siamo di fronte ad un atteggiamento del ministro piuttosto discutibile per quanto riguarda i rapporti con le autorità portuali. Mi riferisco ad un atteggiamento, a nostro avviso, non rispettoso fino in fondo della legge n. 84 del 1994 e delle autonomie locali e, quindi, incapace di determinare quel rapporto e quel clima positivo tra tutte le istituzioni del paese che può contribuire anche al sostegno di questa parte dell'economia.

Siamo di fronte ad un ministro che rifiuta e che non conclude mai un confronto nella Commissione parlamentare, una Commissione che ha dimostrato, come in questo caso, di essere in grado di offrire apporti ed idee positive allo sviluppo del settore.

Non esiste — questa è la critica e la denuncia che voglio muovere — una cultura di Governo rivolta a questo grande

comparto. Mi riferisco, in generale, al comparto dell'economia del mare, ma abbiamo potuto verificare come vi sia stato un freno determinante anche per i rallentamenti ed i tempi lunghi che, purtroppo, si sono registrati nella predisposizione della legge sulla nautica da diporto. Vi sono stati molti annunci da parte del Governo: ricordo che il ministro Lunardi, nell'ottobre 2002, al salone nautico di Genova, annunciò che la legge sulla nautica sarebbe stata pronta a breve, affermando anche che, se non fosse stato così, sarebbe intervenuto in prima persona (con quali strumenti non lo so).

Tuttavia, l'intervento del Governo vi è stato: purtroppo, ha rallentato le procedure per approvare in tempi rapidi questo provvedimento che, dopo vari passaggi, arriva con alcuni mesi di ritardo, in seconda lettura, alla nostra attenzione. Tali ritardi rischiano di determinare soprattutto un danno per i cittadini. Vorrei richiamare, su questo punto, l'attenzione del viceministro e di tutti i colleghi: come tutti sappiamo, la legge abolisce la tassa di stazionamento. Essa doveva essere pagata con una scadenza precisa: per l'anno 2003, essa doveva essere pagata entro il 31 maggio. Il Governo ha differito i termini per il pagamento di tale tassa, mi pare, al 6 giugno, quindi l'abolizione è intervenuta in data successiva alla scadenza di tale tassa.

Perciò, in presenza di una legge che abolisce la tassa di stazionamento per il 2003, vi sono migliaia di cittadini che tale tassa l'hanno già pagata a causa di una situazione di ritardo e di contraddizione, nonostante la sollecitazione che tutta la Commissione, all'unanimità, ha fatto nei confronti del Governo.

Presenteremo poi una serie di ordini del giorno che tendono ad impegnare il Governo a restituire quanto pagato a quei cittadini che sono stati onesti e che, entro la data di scadenza, hanno pagato la tassa, che, nel frattempo, è stata abolita.

Ci siamo trovati di fronte ad una situazione altrettanto paradossale. Volevo sottolinearlo al viceministro: il Governo, nel Comitato pareri della Commissione

bilancio, ha ribadito di essere contrario all'abolizione della tassa di stazionamento. Ciò è vero ed è stato ribadito dal sottosegretario che, nel frattempo, si è licenziato, ma ritengo parlasse a nome del Governo. Allo stesso modo, nella medesima riunione del Comitato pareri della Commissione bilancio, il Governo ha espresso un parere negativo rispetto all'articolo 13, così come è stato modificato al Senato, portando l'attenzione dei colleghi parlamentari sul fatto che esso avrebbe richiesto nuovi oneri per la finanza pubblica. Così risulta dai verbali e lo conferma anche il viceministro.

Quindi, ci siamo trovati di fronte ad una situazione paradossale: il Governo ha presentato un emendamento al Senato e lo stesso Governo dice alla Camera, tramite un suo rappresentante, di essere contrario allo stesso.

Una critica, nonostante il clima positivo creatosi attorno a tale legge nel corso dei passaggi parlamentari, non può essere risparmiata. Siamo davvero al paradosso che i ritardi del Governo hanno determinato, rispetto al pagamento della tassa di stazionamento, un'altra posizione del Governo stesso che, addirittura, smentisce un proprio emendamento rispetto ad aspetti abbastanza rilevanti, sui quali si era soffermato il relatore, che riguardano le concessioni demaniali. Si tratta di una questione piuttosto nevralgica, che avevamo introdotto nell'esame della legge qui in aula con riferimento ad una difficoltà in cui si trovano i terminalisti portuali che, essendo investitori piuttosto significativi, non potevano trovarsi di fronte a concessioni demaniali che avrebbero avuto un termine dopo sei anni. Il Governo ha apportato un'altra correzione e vi è un membro del Governo stesso che afferma che ciò non va bene in quanto quella correzione determina oneri rispetto ai quali non vi è copertura.

Anche se la Commissione bilancio ha espresso un altro parere, tuttavia la posizione del Governo è stata questa.

Ho voluto sottolineare questi aspetti, non per fare polemica, ma piuttosto per dire — e questa è la proposta che avanzo

ai colleghi della maggioranza — che forse (almeno questo è il nostro giudizio) manca, oggi, nel Governo una cultura su questo grande campo dell'economia del mare. Forse sarebbe necessaria un'iniziativa parlamentare più forte che, come abbiamo fatto per la legge sulla nautica, affronti questo complesso di temi riguardanti un comparto grandissimo per l'economia del nostro paese, per il nostro ambiente ed anche per l'occupazione nel nostro paese: mi riferisco ai porti, alla flotta, alla logistica e al mare in generale.

Questa è, quindi, la proposta politica che avanzo. Dobbiamo prendere atto che l'attuale Governo in questo settore ha dimostrato di non farcela e, quindi, al relatore, che rappresenta in questo momento le forze di maggioranza, avanzo la proposta di supplire alle carenze con le iniziative necessarie, innanzi tutto chiedendo al ministro di venire in Parlamento a discutere di questi temi fondamentali, in occasione del semestre di Presidenza italiana dell'Unione, al fine di recepire almeno un contributo che venga dalle aule parlamentari, su punti nevralgici che dovranno essere poi presi in considerazione nel documento di programmazione economico-finanziaria ed, in seguito, della legge finanziaria stessa. Questa è la strada da seguire, se non vogliamo fare passi indietro troppo significativi nell'intero comparto dell'economia del mare. Si potrebbe pertanto prendere come esempio il lavoro positivo che abbiamo compiuto in relazione a questo provvedimento, per cercare di correggere una situazione molto grave e di ritorno al passato, una situazione molto seria, che rischia di diventare negativa per il complesso dell'economia del mare. Così come ci siamo riusciti con questo provvedimento, speriamo dunque di farcela anche per quanto riguarda gli altri settori di questo grande comparto del nostro paese.

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

GIORGIO PASETTO. Signor Presidente, signor viceministro, onorevoli colleghi, vorrei in primo luogo dare atto al collega

Muratori, relatore appassionato di questo provvedimento — ne ha seguito tutto l'iter —, di avere riconosciuto il contributo e lo sforzo che, nel suo insieme, la Commissione ha prodotto in questi anni, essendo ormai circa due anni che siamo presi da questo confronto, talvolta aspro, ma che sicuramente ha portato alla conclusione dell'iter di questo provvedimento. La seconda considerazione che vorrei svolgere, come premessa, è relativa al lavoro svolto dal Senato. Anche se non spetta a noi dare giudizi sull'attività dell'altra Camera, tuttavia certamente ci troviamo di fronte ad integrazioni migliorative, sulle quali tornerò più avanti.

Anche se ritengo non sia necessario, in questa fase, tornare sugli aspetti generali, ai quali si è accennato da parte sia del collega Muratori, sia del collega Mazzarello, in ordine alla rilevanza di questo settore nella nostra economia, vorrei però citare un dato per tutti: poiché siamo in una fase di sostanziale stagnazione — vi è addirittura chi parla di deflazione —, questo è un settore (per rendersene conto, basterebbe stare sulle coste in questi giorni) che potrebbe esercitare una spinta propulsiva in termini sia di crescita, sia di occupazione, sia di fatturato. Ci troviamo, quindi di fronte ad uno dei settori che tirano l'economia non soltanto a livello nazionale, ma anche a livello internazionale, dal momento che siamo i secondi nel mondo.

Dico questo, perché vi sono sempre più persone e nuclei familiari, anche di reddito medio, che si rivolgono a questa modalità per fare vacanze, per fare sport e per fruire quindi del mare in un modo più diretto e come svago.

Questo è un elemento che rende tale settore non più relegato ad una fascia medio-alta e che ne fa, non dico un fenomeno di massa, ma certamente un'attività a largo consumo.

Devo inoltre richiamare l'attenzione sul miglioramento del testo, in ordine al quale abbiamo trovato un larghissimo consenso non solo qui alla Camera, durante l'esame in Commissione, ma anche nell'altro ramo del Parlamento. Tanto è

vero che il testo ci è stato restituito senza fondamentali modifiche; infatti, salvo la questione relativa alla copertura finanziaria, siamo di fronte a due integrazioni e ad una modifica.

Sicuramente, tale provvedimento si sarebbe potuto approvare molto prima se, sia alla Camera sia al Senato, non ci fossimo trovati di fronte ad un atteggiamento che, volendo estremizzare, si potrebbe definire ostruzionistico. In realtà, il Ministero dell'economia e delle finanze, fino a quando non ha trovato coperture di spesa che non riguardassero fondi relativi al comparto dell'economia non ha sbloccato la copertura di questo provvedimento. Sono passate diverse settimane in attesa della relazione tecnica e, nonostante l'impegno anche da parte alcuni settore della maggioranza per trovare le ragioni di una copertura, l'iter del testo si è fermato.

Tra l'altro, non stiamo parlando di centinaia di miliardi, ma soltanto delle somme necessarie per l'abolizione della tassa di stazionamento. A conti fatti — il dibattito serve a chiarire anche ciò —, costava di più prelevare questo tributo rispetto all'apporto che lo stesso forniva alle casse dello Stato. Ciononostante alla Camera abbiamo perso circa un mese e mezzo su tale questione, che poi si è ripresentata al Senato, dove si è trovata la copertura sottraendo risorse al Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio e al Ministero dei trasporti.

Comprendiamo benissimo le difficoltà finanziarie del Governo, ma le modalità di tale comportamento evidenziano l'indifferenza — per non dire altro — dell'esecutivo rispetto alla politica del mare. Nonostante si tratti di un settore rilevante, vi è stata l'ostinazione e la chiusura rispetto alla determinazione di una copertura che si è trovata soltanto sottraendo risorse ai suddetti ministeri.

Due aspetti introdotti al Senato, che ci trovano pienamente d'accordo, riguardano la nuova disciplina degli *acquascooter* e il regime delle concessioni per i servizi di finalità turistico-ricreativa. Si tratta di integrazioni migliorative che, sostanzialmente, non modificano le norme appro-

vate dalla Camera, a dimostrazione del buon lavoro svolto in ordine a tale provvedimento.

Apro e chiudo una parentesi: questo la dice lunga sul valore della centralità del Parlamento e la dice lunga sul valore della centralità del bicameralismo. Non intendo introdurre in questa sede un dibattito di carattere istituzionale. Però, stiamo arrivando alla conclusione dell'iter di questo provvedimento, avendo constatato il lavoro svolto in commissione e riconosciuto anche dal relatore di maggioranza. Non erano questi i toni — neanche i nostri, per la verità — all'inizio dell'iter. Sostanzialmente, noi stessi facciamo nostro il provvedimento non soltanto perché bisogna portarlo a casa ma perché le due integrazioni operate dal Senato e la soluzione del problema della copertura finanziaria danno a questa proposta di legge — ci auguriamo tra pochi giorni legge dello Stato — un impianto che esprime uno sforzo molto importante, già sottolineato, in tema di liberalizzazione, di procedure più snelle, di adeguamento ai processi europei, di tutela dell'ambiente. Ricordo il voto espresso quasi all'unanimità da parte della Camera su questo provvedimento che si occupa di tutela, ma, risolve anche il problema delle penalizzazioni.

Sulla questione dell'*acquascooter*, abbiamo presentato un emendamento sull'argomento. Vorrei soltanto far rilevare che condividiamo la norma la quale dice, sostanzialmente, che per la conduzione degli *acquascooter* sono richieste la patente nautica e la maggiore età. Poi, però, si fa riferimento ad un decreto del Presidente della Repubblica che fa riferimento ai 16 anni. Invito il Governo a risolvere il problema, altrimenti le forze dell'ordine o, comunque, chi dovrà interpretare l'ordinamento nel suo insieme si troverà ad avere due riferimenti: quello della maggiore età e quello dei 16 anni, contenuto all'interno del richiamato decreto del Presidente della Repubblica 9 ottobre 1997, n. 431. Come abbiamo già detto anche in Commissione, invito il Governo a riflettere.

Non è questione di poco conto. In caso contrario, avremo un doppio riferimento normativo.

L'altra questione riguarda la distanza dalla costa. È vero che le nostre coste hanno un'articolazione diversa se si considerano il mar Adriatico, il mar Tirreno o le isole. Però, forse, qualche griglia, qualche indicazione più precisa andavano fornite e possono essere fornite con altri provvedimenti. Abbiamo espresso un'altra preoccupazione che, in parte, sicuramente fa riferimento anche al problema dell'*acquascooter*, ma non soltanto a questo: più si amplia la base di fruizione e di utilizzo del mare, più si amplia la base di chi si mette alla conduzione di imbarcazioni piccole, medie e grandi e più l'esigenza di sicurezza, che è generale e che riguarda l'insieme dei trasporti, diventa centrale ed importante. Si tratta di un elemento che, pur richiamato da quella norma, reclama da parte del Governo un'azione di contrasto, di attenzione, di controllo e di vigilanza, soprattutto nel periodo estivo, più efficace rispetto a quella a cui assistiamo.

In conclusione, se è vero che il provvedimento determinerà, sicuramente, lo sviluppo e la crescita del settore e il miglioramento del rapporto tra queste utenze e lo Stato, è anche vero che ci troviamo alla necessità di una disciplina: certamente, si sono fatti passi avanti ma la situazione reclama, forse, un impianto più strutturato rispetto a quanto è stato fatto con la revisione di parti del codice della navigazione. È augurabile che, finalmente, si arrivi alla certezza della definitiva abolizione della tassa di stazionamento, perché non ci siano i furbi e non si ripeta una sorta di vicenda delle quote latte, per cui chi ha pagato, ha pagato e chi non ha pagato, non pagherà, perché entra in campo la nuova disciplina.

Questo è un problema di giustizia rispetto ai cittadini che va affrontato e risolto. Pertanto, da questo punto di vista, si deve agire non soltanto in questa direzione, ma anche in quella più generale dell'informazione: penso alla questione della tutela ambientale, dei parchi marini,

alle norme rispetto alla conduzione ed anche a misure che non possono trovare attenzione soltanto tra gli addetti ai lavori. Occorre — ed è questo il secondo invito che faccio al Governo — che ci sia in questi giorni il massimo nella divulgazione e nell'informazione possibile su quanto qui contenuto, attraverso le capitanerie di porto, attraverso le associazioni di club, ma anche attraverso gli strumenti radio-televisivi: non è possibile che in ordine alla vastità di questo fenomeno non ci sia un'informazione adeguata. Proprio nella giornata dell'altro ieri, mi è capitato di incontrare conduttori e proprietari di piccole e medie imbarcazioni che non sapevano affatto che era in atto una rivisitazione dell'impianto della disciplina della nautica da diporto. Da questo punto di vista, vi deve essere il massimo della sicurezza, ma in questi giorni deve essere accompagnato al massimo dell'informazione e della divulgazione.

Da parte nostra, non c'è una ossessione nei confronti del ministro Lunardi, ma c'è la preoccupazione e soprattutto l'esigenza che questo non sia soltanto il ministero delle gallerie e dei ponti, che chissà quando si realizzeranno, e che l'economia del mare — non c'eravamo intesi con il collega Mazzarello — sia un pilastro importante della nostra economia. È necessario che questo settore trovi in qualche modo qualche risposta o parte delle risposte con questo provvedimento, con le pochissime risorse d'insieme. Si pensi alla congestione delle nostre strade che si verifica in questi giorni, in queste ore: non ce la faremo mai a risolverli questi problemi, se non si aggrediscono fino in fondo e non si rilancia il tema delle cosiddette autostrade del mare. Non ce la faremo! In breve, questo paese rischia la paralisi, stiamo andando alla paralisi. Allora occorre che il DPEF che sta per essere esaminato contenga questo elemento; non si tratta soltanto di inserire delle norme, che in qualche modo sono fuori agenda, fuori tema: abbiamo introdotto quelle norme che riguardano questioni che attingono ai porti, abbiamo compreso benissimo che si è utilizzato questo treno per

aggiungere un vagone. Questo ci sta bene perché aiuta il settore, ma il problema non si risolve se non si aggrediscono al fondo le questioni e i problemi della portualità.

Vorrei concludere là dove ha iniziato la propria relazione il relatore. Soprattutto il Governo e la maggioranza debbono comprendere che l'attivazione di una politica del confronto, con la ricerca di intese, fermo restando i ruoli e le prerogative in una situazione di bipolarismo e di maggioritario, che nessuno vuole negare, è l'unico terreno da percorrere di fronte alla gravità della crisi del paese, anche guardando a questi temi che non sono enormi, centrali rispetto al dibattito politico ma che sicuramente danno una testimonianza di come e quanto su una materia, comunque complessa, sia possibile trovare punti di incontro. L'abbiamo detto tante volte che la gatta frettolosa fa i figli ciechi. Stiamo arrivando alla fine di un discreto lavoro che ci trova consenzienti, pur partendo da posizioni che erano molto distanti. Quindi, riflettano fortemente la maggioranza ed il Governo su questa modalità. Da questo punto di vista, ho apprezzato soprattutto l'approdo del collega Muratori.

Dobbiamo produrre una buona legislazione che trovi consenzienti gli italiani. Da questo punto di vista ci auguriamo che questo provvedimento — che ci siamo sforzati, non meno e non più di altri colleghi, di portare avanti — venga approvato.

Sapete benissimo, infatti, che anche in Commissione abbiamo voluto favorire lo sblocco della situazione anche se vi erano state alcune modalità di comportamento del Governo che non ci erano piaciute.

Quindi, mi auguro che l'esame in aula si svolga il più rapidamente possibile e che, attraverso di esso, si migliori il provvedimento — così come è uscito dal Senato — con l'approvazione, ad esempio, di ordini del giorno, in modo che si venga ad aprire una prospettiva per il futuro.

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

CARLO CARLI. Signor Presidente, onorevoli colleghi, signor rappresentante del Governo, innanzitutto voglio dire che condivido pienamente le valutazioni espresse dal collega Mazzarello che, in particolare, ha constatato l'inadeguatezza del Governo nel trattare il tema relativo all'economia del mare e alla nautica da diporto. Si vedano, ad esempio, gli errori commessi nel non emanare nei tempi stabiliti il provvedimento per l'abolizione della tassa di stazionamento e il freno posto alla sua approvazione sia alla Camera sia al Senato.

Tuttavia, voglio dare atto al sottosegretario Tassone dell'impegno profuso per giungere quanto prima all'approvazione di questo provvedimento.

La nautica da diporto, onorevoli colleghi, è uno dei settori di maggiore interesse per lo sviluppo dell'economia delle grandi aree del nostro paese. In maniera specifica mi riferisco alla realtà di Viareggio, ove la cantieristica da diporto raggiunge livelli di assoluta eccellenza e rappresenta anche un volano di promozione della città nel mondo.

Fino ad oggi la legislazione vigente non era adeguata al compito di dare certezza operativa alle imprese del settore ed appare sempre più urgente l'approvazione di questo provvedimento che disciplina la navigazione da diporto nelle sue molteplici attività ricreative, sportive, agonistiche, di locazione e di noleggio.

Il provvedimento che oggi è sottoposto al nostro esame vuole ampliare la fascia di utenti della nautica da diporto, una passione che non interessa più solo un'élite, ma che raccoglie sempre più diffusi interessi in una fascia più ampia di utenti e che, nello stesso tempo, rappresenta un forte incentivo alla produzione di barche.

Questo provvedimento consiste anche in una semplificazione amministrativa, una sburocratizzazione che incoraggia chi vuole praticare la diportistica; ciò, senza far venire meno la sicurezza in mare che, anzi, con questa proposta di legge viene ulteriormente potenziata.

L'originaria legislazione nazionale di settore ha subito una continua evoluzione

delle norme fondamentali, tanto da giustificare e rendere improrogabile una sostanziale revisione.

Quindi, si ritiene che i tempi siano maturi per una profonda revisione della legge n. 50 del 1971; in sintesi, attraverso questo provvedimento, sono state soppresse le norme ormai obsolete, se non addirittura in contrasto con il nuovo ordinamento giuridico. Sono state adeguate le parti ancora non conformi alla normativa comunitaria, sono state accorpate le norme che si riferiscono alla medesima attività, attualmente disperse in una miriade di provvedimenti di non semplice reperibilità e lettura.

Quella di intervenire con una semplificazione legislativa, superando la disorganicità del tessuto normativo, era un'esigenza non più procrastinabile. In questo modo, si è invertita una tendenza degli ultimi quindici anni durante i quali, quando si interveniva nel settore della nautica da diporto, spesso si otteneva il risultato opposto.

Dal 1991 ad oggi il Parlamento e il Governo hanno approvato diversi provvedimenti sul diporto nautico e intendo sottolineare come molti di questi provvedimenti positivi, favorevoli, siano stati varati dai governi di centrosinistra. In particolare, voglio ricordare l'apporto forte, importante dato dai ministri Burlando e Bersani.

Oggi, ci troviamo di fronte ad un'ulteriore semplificazione e ad un incoraggiamento per chi è impegnato nel settore della nautica da diporto.

Si calcola che oggi siano 4 milioni gli italiani che vanno in mare con vari mezzi: non una élite, come erroneamente affermato troppe volte anche nel recente passato, ma un'esigenza avvertita da una fascia di utenti sempre più ampia cui noi abbiamo il dovere di dare ascolto. Ben venga dunque il provvedimento in esame che va incontro a questa utenza diffusa.

Sulla tassa di stazionamento è stato già affermato molto ed anche oggi in questa sede, ma vorrei ripetere che la sua eliminazione oggi sarebbe addirittura un beneficio per lo Stato, in quanto la sua am-

ministrazione, con le norme attuali, ha un costo che è maggiore rispetto agli introiti (20 miliardi circa delle vecchie lire).

Un altro passo importante compiuto in questi anni è la realizzazione di infrastrutture nautiche necessarie al rilancio della diportistica che hanno fortemente incoraggiato il turismo nautico. In egual misura, oggi si deve introdurre questa normativa di semplificazione.

I ritardi con cui la maggioranza — lo ha affermato prima l'onorevole Mazzarello — ed il Governo hanno portato avanti questa proposta di legge prima alla Camera poi al Senato e poi ancora con questo intervento contraddittorio in Commissione bilancio da parte del Senato hanno costretto gli utenti a pagare nuovamente questa tassa di stazionamento che, invece, con il provvedimento in esame, andiamo ad abolire. Pertanto, è necessario che il Governo compia in tempi brevi un atto di giustizia nei confronti di chi ha pagato e di chi, invece, non lo ha fatto; bisogna risolvere il pasticcio che il Governo ha compiuto.

Tornando alla produzione della diportistica, l'Italia ha un punto di eccellenza nella produzione delle barche da diporto. La forza della produzione italiana è nella piccola e media impresa e nella qualità con cui questa impresa, con una media nazionale di 9 addetti, regge il confronto, soprattutto grazie alla qualità dei prodotti che escono dai cantieri. A ciò, si aggiunge una rete di piccole imprese che lavorano attorno alle imprese nautiche.

L'Italia è in Europa il secondo paese per numero di cantieri (640 contro i 746 dei Paesi Bassi) e terzo per numero di addetti direttamente impegnati nel settore (5.880, dietro a Francia e Paesi Bassi), ma, sotto il profilo del fatturato, l'Italia è di gran lunga la prima, con un fatturato di circa 1.400 milioni di euro, contro i 913 milioni dei Paesi Bassi ed i 793 milioni della Francia. Ciò è dovuto al grosso apporto della produzione di super yacht, ovvero di imbarcazioni con scafo di lunghezza superiore agli 80 piedi (cioè 24 metri) e, quindi, alla grande professionalità delle nostre rappresentanze ed imprese.

Nella costruzione di questo specifico tipo di unità da diporto, l'Italia si pone nella posizione di leadership mondiale: su 505 super yacht in costruzione a cavallo tra il 2001 ed il 2002 varati lo scorso anno, ben 170 provengono dai cantieri italiani. Nel 1999 i cantieri italiani avevano varato 70 super yacht, 100 nel 2000 e 140 nel 2001, fino ai 170 del 2002, ma per tutti i modelli di imbarcazione l'Italia ha dimostrato dinamicità ed eccellenza.

La crescita della cantieristica da diporto ha aiutato la crescita di tutti i comparti legati ad esso: dal 1998 ad oggi il comparto degli accessori ha prodotto un fatturato che è cresciuto da 579 a 834 milioni di euro e quello dei motori da 177 a 248 milioni di euro.

Un ultimo dato che vorrei rilevare è quello del contributo dell'industria nautica al PIL nazionale. Nel 1997 era di 878 milioni di euro e nel 2001 di 1.777, con un ulteriore aumento nel 2002. Mi sento di dire che, forse, nessun altro settore della nostra economia ha dimostrato in questi anni altrettanta dinamicità.

Oggi con l'approvazione del provvedimento in esame si dà uno stimolo a tutti ad avvicinarsi alla diportistica anche perché oggi la produzione dei nostri cantieri è per il 70 per cento circa destinata all'export, ma apre ulteriori prospettive per i cantieri.

Mi riferisco all'articolo che si occupa di unità da diporto d'epoca, stabilendo che « sono considerati beni culturali » ai sensi e per gli effetti del decreto legislativo n. 490 della 1999 « le navi e i galleggianti (...) che abbiano più di 25 anni di età dal momento della costruzione » e annoverino uno o più dei seguenti requisiti, che voglio, in questa sede, sottolineare: « rappresentino un caso particolare per la peculiarità progettuale, tecnica, architettonica o ingegneristica della costruzione per la scelta dei materiali impiegati; abbiano raggiunto traguardi sportivi o tecnici che li abbiano resi conosciuti ovvero siano stati protagonisti di eventi particolari; rivestano un interesse storico o etnologico derivante dalle personalità che li hanno posseduti; abbiano contribuito attivamente allo svi-

luppo sociale ed economico del Paese; siano fedeli riproduzioni di imbarcazioni storiche, purché utilizzati come strumenti sussidiari, illustrativi e didattici ».

Si riconosce, in questo modo, alla cantieristica navale, il giusto ruolo nel panorama dell'economia italiana come prodotto di qualità. Ciò può attivare un altro settore importante di sviluppo per i nostri cantieri, quello del restauro delle barche, rilanciando, così, anche antichi mestieri che oggi rischiano di essere persi.

Un ultimo aspetto che conferma l'interesse attorno alla nautica è la presenza, in Italia, a Genova, del secondo salone navale europeo, che, per visitatori — 303 mila unità —, è secondo al mondo, dietro solamente a quello di Düsseldorf, in Germania; peraltro, è primo per superficie espositiva e numero di espositori. Insomma, un appuntamento che coinvolge sempre più gli appassionati e quanti si volgono al settore, allo sport del mare.

Credo, onorevole colleghi, che la proposta di legge che oggi discutiamo sia un buon provvedimento, che aiuta l'economia del mare; provvedimento, ribadisco, di iniziativa parlamentare e consistente nel testo unificato di varie proposte tra le quali anche una specificamente presentata da noi, Democratici di sinistra. È quindi presente anche un nostro contributo a questo provvedimento, che incoraggia l'economia del mare, gli utenti della nautica, la cantieristica. A quest'ultima, la proposta riconosce la qualità dei prodotti che escono dalle nostre aziende; inoltre, amplia la gamma degli interventi e delle commesse, schiudendo possibilità per la creazione di nuova occupazione. Credo sia giunto il tempo di incoraggiare con ulteriori strumenti legislativi la creazione di consorzi e marchi di qualità, che rendano subito facilmente riconoscibili questi prodotti nei porti di tutto il mondo. È un'iniziativa che, come parlamentare eletto in Versilia, ho già assunto per quanto riguarda le aziende di Viareggio: mi riferisco alla creazione di un marchio che certifichi la qualità dei prodotti dei cantieri viareg-

gini. Tale misura può, invero, essere estesa anche ad altri cantieri, in altri porti ed in altre località italiane.

Con tutto ciò, non solo si promuove la nostra produzione della nautica ma anche il territorio sul quale essa opera e, in qualche modo, si rappresentano le specificità professionali.

La proposta, a mio avviso, si combina con la legge quadro nazionale sul turismo e, con le molte leggi quadro approvate o sul punto di essere approvate dalle regioni (come sappiamo, la materia è di competenza regionale). Ebbene, coerentemente, il provvedimento dà anche un forte incremento allo sviluppo turistico, in un momento così particolare del turismo internazionale.

Con questa proposta, vengono anche eliminati i lacci e laccioli; spero che, anche per quanto riguarda la tassa di stazionamento, il Governo trovi una adeguata soluzione.

Credo che per la nautica da diporto siamo oggi di fronte ad una giornata importante; ancora maggiore importanza rivestirà il momento in cui il testo verrà approvato, in via definitiva, da parte di questo ramo del Parlamento, senza dovere fare alcun ulteriore passaggio nell'altro.

Quindi, oggi, tale provvedimento dà una risposta sia a quanti vedono nella nautica da diporto una passione personale o una attività per così dire di carattere creativo-sportivo, sia, anche, a quanti in essa sono professionalmente impegnati come maestranze o come imprenditori. Ecco, quindi, che vi sono risposte importanti che il testo contiene nei vari disposti dell'articolato; vi è un'attesa, ormai diffusa, sul territorio.

A mio avviso, il provvedimento dà risposte adeguate, soprattutto in considerazione del fatto che si fa una riforma fissando dei paletti importanti, senza, cioè, alcun danno per la sicurezza in mare o per l'ambiente e guardando ad uno sviluppo dell'economia e del mare che esalti le qualità e le esigenze della nostra industria e del nostro artigianato.

In questo senso, credo vadano accolte con favore le norme introdotte al Senato, che elevano i livelli di sicurezza per

quanto riguarda l'utilizzo degli acquascooter e puntualizzano ulteriormente la normativa relativa alle concessioni demaniali per i cantieri o le aree non utilizzate degli stabilimenti balneari.

Voglio cogliere questa opportunità per ringraziare gli operatori, gli imprenditori, le maestranze italiane, in particolare quella della cantieristica da diporto di Viareggio, e il comandante della capitaneria di porto di quella città, per l'importante contributo di idee che hanno concorso ad elaborare la proposta di legge del nostro gruppo, di cui io sono primo firmatario. Ringrazio anche tutti gli altri parlamentari, in particolare il collega Mazzarello, per la determinazione, il contributo e l'intelligenza che ha fornito con la sua definizione. Per tutti questi motivi, mi sento di dire che il giudizio del nostro gruppo su questa proposta di legge, come è già stato detto, è positivo e, quindi, ne auspichiamo la rapida approvazione.

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali delle modifiche introdotte dal Senato.

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

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il relatore, onorevole Muratori.

LUIGI MURATORI, Relatore. Rinuncio alla replica, signor Presidente.

PRESIDENTE. Ha facoltà di replicare il rappresentante del Governo.

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. La ringrazio, signor Presidente. Mi riallaccio anche a quanto il Governo ha già detto alla Camera, in prima lettura, e successivamente al Senato, ma il tono del dibattito è talmente significativo e importante da indurmi a prendere la parola per sottoli-

neare alcuni passaggi che meritano attenzione, considerazione e ulteriori approfondimenti.

Ringrazio il relatore, onorevole Muratori, per la sua relazione e per la tenacia con cui ha sostenuto questo provvedimento legislativo. Ringrazio anche tutti i colleghi, sia della maggioranza sia dell'opposizione, che hanno condiviso questi sforzi e che, come è stato ricordato, hanno dato dignità ad un provvedimento di iniziativa parlamentare. Li ringrazio anche per il loro contributo di idee, pur nelle diverse considerazioni e diverse valutazioni che in nulla, ovviamente, hanno condizionato il risultato che, a mio avviso, è meritorio. Ringrazio pertanto l'onorevole Mazzarello, l'onorevole Pasetto e l'onorevole Carli per il loro contributo.

Il provvedimento è importante. Se fosse stato preso come momento di riferimento di un settore particolare, fine a se stesso, avrebbe certamente avuto una rilevanza, ma non avrebbe avuto il significato che ha, come si è voluto giustamente sottolineare anche durante questo dibattito. Il Governo è attento a questa problematica, non perché sia attento alla problematica che si riferisce alla nautica da diporto — articolo 1, articolo 2, articolo 3, sarebbe ben poca cosa, almeno per come la penso io — ma perché è alla ricerca di un impegno, di una strategia, di un disegno complessivo di costruzione della nostra società, al fine di conferirle un'identità anche attraverso la politica delle infrastrutture e dei trasporti, per dare senso e significato ad un impegno che ha come obiettivo finale la qualità della vita e, quindi, la politica del territorio.

Se questo provvedimento non si inquadrasse in un disegno complessivo più ampio, ovviamente, sarebbe semplicemente un importante provvedimento, ma nulla di più. Ritengo, invece, che questo provvedimento sia importante perché esso dà un grande contributo alla riqualificazione sul piano politico complessivo, ai fini di una strategia che bisogna perseguire.

Abbiamo detto, più volte, che bisogna trovare alternative al trasporto su gomma. Questo è un dato. Mi riferisco anche al

trasporto delle merci che rappresenta un problema fondamentale, importante. Più volte, ho ripetuto, anche in Parlamento, che costruire continuamente autostrade in luoghi in cui non ve ne è la necessità, non è un esercizio utile. Occorre costruire autostrade lì dove c'è bisogno, al fine di superare alcune strozzature e difficoltà ormai ataviche. Per quanto riguarda il trasferimento delle merci su ferro e via mare, è necessario tenere conto della fruibilità del mare. Infatti, la nautica di diporto si sostituisce anche ad un determinato turismo che si pratica ancora con l'automobile. Vi è, quindi, la necessità del recupero, non solo di una strategia, ma anche di una cultura diversa rispetto al passato, per conferire al mare una dimensione diversa, per quanto riguarda sia il trasporto delle merci sia l'attività di diporto.

Per realizzare ciò e per fare in modo che il tutto non sia condizionato — come diceva il relatore, onorevole Muratori — da una serie di lacci e laccioli e di appesantimenti burocratici (che, ovviamente, hanno condizionato l'espansione del settore), occorrono idonee infrastrutture e facilitazioni.

Questo provvedimento di iniziativa parlamentare, certamente, va nella direzione giusta. Tuttavia, deve esserci un impegno complessivo, non basta la norma. Non basta semplicemente il Governo (parlerò, con molta chiarezza, di ciò, anche con riferimento anche ai colleghi del Ministero dell'economia delle finanze). Per rendere vivibile il mare, occorre il concorso di tutti: delle regioni, delle province, dei comuni e dei cittadini. Infatti, il mare, molte volte, diventa uno scarico e credo che la vivibilità e la fruibilità del mare rappresentino un bene ed un patrimonio da conservare e da difendere. Tutti dobbiamo concorrere al raggiungimento di questo obiettivo. C'è il Governo del territorio ed ovviamente vi sono delle titolarità e delle competenze. Il Governo, ovviamente, farà la sua parte, ma deve esserci il concorso di tutti, se ciò assume anche il significato di un cambiamento culturale. Se, invece, non rappresenta un cambiamento cultu-

rale, andiamo a vedere le varie norme, gli articoli con annessi e connessi, l'articolo 6 concernente le deleghe, i regolamenti e le interpretazioni. Raccogliendo quanto ha dichiarato l'onorevole Carli durante il suo intervento, credo che questa giornata (non oso enfatizzare) sia importante e storica.

Con riferimento al problema dei parchi e della tutela del mare, dunque, c'è bisogno del concorso di tutti. Certamente sono necessarie anche le sanzioni e la sicurezza. Non possono esserci politiche contraddittorie. Per recuperare e riscoprire il mare, occorre salvaguardarlo, anche perché la fauna e la flora marina versano in una condizione veramente penosa. Ci troviamo in una fase di collasso.

I colleghi sono a conoscenza che la situazione ittica è drammatica e questo riguarda, indubbiamente, anche una determinata attività di diporto. Ma non risponde al vero che il Governo si disinteressa della fruibilità e della difesa del mare. Non è vero. Vi sono state delle difficoltà. E allora analizziamo le questioni riguardanti la copertura finanziaria. Evidentemente, in alcuni settori del Governo, manca una determinata cultura, ossia quella di avere benefici non subito sulla carta ma reali, veri.

Se c'è un'incomprensione su questo, non ci posso fare nulla, ma questa parte del Governo — i colleghi lo sanno — ha contestato chi la pensa in un certo modo ed io me ne sono assunto anche la responsabilità ed intendo ribadirlo anche in questo momento!

Se vi sono state delle contraddizioni, coloro che hanno sollevato alcune difficoltà se ne assumano pienamente la responsabilità!

Speriamo solo che la Ragioneria generale dello Stato vanti un ragioniere che sappia fare bene i conti e che non si riveli alla stregua di un qualunque ragioniere di un condominio di palazzo. Questo paese, infatti, non ha bisogno di ragionieri che abbiano le responsabilità di un condominio di palazzo e, nell'affermare ciò, mi assumo la piena responsabilità.

Allora, se il dibattito deve essere un confronto leale fra colleghi, deve articola-

larsi anche su questo. Abbiamo condotto una battaglia presso la Commissione bilancio della Camera e presso la Commissione bilancio del Senato, così come ricordava l'onorevole Muratori.

Se poi c'è stato un ultimo tentativo da parte di qualche collega, sempre ligio e rispettoso verso le indicazioni ricevute, certamente io non lo condivido, perché ciò significherebbe aver cercato, ancora una volta, di « far saltare » il provvedimento. Il giudizio, però, deve essere complessivo.

Il Parlamento ha fatto giustizia e una parte del Governo ha sostenuto tutto questo. Se non ci fosse stato il sostegno da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, certamente, nella fase difficile del confronto (anche presso la Commissione bilancio) alcune soluzioni sarebbero state rese più difficili, complesse e complicate.

Ecco perché il mio ringraziamento, che raggiunge sia i parlamentari della maggioranza, sia quelli dell'opposizione, è un ringraziamento sincero, non avendo bisogno di alcuna *captatio benevolentiae*.

Certo, il potenziamento delle infrastrutture, della cantieristica, insomma, di tutto ciò che si conviene ad una economia, riguarda anche una corretta gestione di queste leggi. Non c'è dubbio che, per quanto riguarda alcuni degli aspetti cui si riferivano l'onorevole Pasetto, l'onorevole Mazzarello e lo stesso relatore (quando parlava della copertura del bilancio e via dicendo), laddove si renderanno necessari degli aggiustamenti, cercheremo di compierli.

È giusto, per esempio, che siano presentati degli ordini del giorno, che il Governo valuterà (per esempio, anche rispetto al riferimento fatto dall'onorevole Pasetto sugli *acquascooter*, certamente, se qualche diversificazione si pone, è inutile ritornare in Parlamento, essendo senz'altro possibile rimettere mano alla materia attraverso un ordine del giorno ed il conseguente impegno da parte del Governo in tal senso).

C'è stato, poi, un emendamento, approvato dalla Commissione trasporti della Camera in un momento in cui la maggio-

ranza era forse « appesantita » dalla calura estiva ed andava perciò ricomponendosi con molta fatica, per il quale, tuttavia, la posizione era stata preparata — lo sottolineo —, giustamente e legittimamente, anche attraverso alcune sostituzioni in Commissione (giustamente e legittimamente, così come previsto dal regolamento della Camera).

Vediamo, dunque, come superare, attraverso un'iniziativa del relatore o del Governo, d'accordo (così come si è visto anche dal tono del dibattito) e d'accordo anche con il Comitato dei nove, l'attuale *impasse*, evitando così di dover « ritornare » presso l'altro ramo del Parlamento, poiché se ciò accadesse, significherebbe, di fatto, un affossamento non soltanto del provvedimento, ma anche di una tensione, di una scelta e di una strategia di politica complessiva per quanto riguarda il mare.

Per quanto riguarda poi coloro che l'hanno dato, non so rispondere: il problema esiste ed è giusto sottolinearlo!

Si è fatto questo decreto-legge, che rinvia fino ad ottobre il pagamento, ma rimane una parte scoperta. Tuttavia, onorevole Mazzarello, alla luce dell'onestà, lealtà e grande rispetto che nutro nei suoi confronti, mi permetta di ribadire che questo problema riguarda anche il confronto all'interno del Governo.

Vi sono confronti all'interno dell'opposizione e all'interno della maggioranza.

GRAZIANO MAZZARELLO. Nel Governo c'è chi dice che i cittadini onesti vanno penalizzati!

MARIO TASSONE, Viceministro delle infrastrutture e dei trasporti. Chi vuole che il Governo rimanga esente dai confronti o da una concertazione? La concertazione è un dato « culturale », che è stato anche introdotto nel dibattito politico. Ci si confronta; guai se non ci fosse un confronto! Poi c'è chi viene qui continuamente a diffondere certezze e a somministrare verità, ma io non sono tra questi. Io, insieme ad altri colleghi, sono tra coloro che vogliono che alcuni obiettivi, che riguardano ed interessano il nostro paese, siano raggiunti.

Ecco, credo di dover terminare qui, signor Presidente. Ovviamente, rinnovo un sincero ringraziamento anche per l'opportunità che mi è stata data, per il privilegio di aver partecipato al dibattito su questo provvedimento.

Forse, posso dire di aver contribuito in minima misura perché lo sforzo del Parlamento e di tutti i colleghi parlamentari si concretizzasse in un provvedimento che può lanciare dei segnali positivi nella vicenda politica, sociale ed economica del nostro paese.

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

Discussione del disegno di legge: Delega al Governo in materia di protezione giuridica delle invenzioni biotecnologiche (approvato dalla Camera e modificato dal Senato) (2031-ter-B) (ore 12,50).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già approvato dalla Camera e modificato dal Senato: Delega al Governo in materia di protezione giuridica delle invenzioni biotecnologiche.

La ripartizione dei tempi è pubblicata in calce al vigente calendario dei lavori (vedi calendario).

**(Discussione sulle linee generali
— A.C. 2031-ter-B)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali delle modifiche introdotte dal Senato.

Avverto che il presidente del gruppo parlamentare dei Democratici di sinistra-l'Ulivo ne ha chiesto l'ampliamento senza limitazioni nelle iscrizioni a parlare ai sensi dell'articolo 83, comma 2, del regolamento.

Avverto altresì che le Commissioni X (Attività produttive) e XII (Affari sociali) si intendono autorizzate a riferire oralmente.

Il relatore per la X Commissione, onorevole Polledri, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

MASSIMO POLLEDRI, *Relatore per la X Commissione*. Signor Presidente, onorevole sottosegretario, onorevoli colleghe e colleghi, il provvedimento al nostro esame dopo il passaggio al Senato, è un provvedimento particolarmente atteso dalla comunità scientifica, dalla comunità industriale e dal mondo dell'agricoltura. Vi sono alcune modifiche che le Commissioni hanno apportato in senso migliorativo. Voglio così qui ricordare alcune precisazioni fondamentali.

Il punto 5 è stato modificato con riferimento alle invenzioni riguardanti protocolli — quindi per quanto riguarda i criteri di esclusione — di *screening* genetico il cui sfruttamento conduca ad una discriminazione o stigmatizzazione dei soggetti umani su basi genetiche, patologiche, razziali, etniche, sociali ed economiche, ovvero aventi finalità eugenetiche e non diagnostiche. Quindi, la Commissione fa salvo il principio del non intervento. Ci si riferisce a quei procedimenti nei confronti dei quali si esprimono forti discriminazioni di tipo etico, che sono state ribadite nei confronti della clonazione, anche con riferimento all'embrione.

Un altro punto che è stato modificato riguarda la lettera *p*), relativamente alla possibilità del consenso. È stato interpretato in senso stringente il consenso al prelievo libero ed informato e l'utilizzazione dello stesso.

Uno dei punti importanti, che ha provocato una legittima discussione, riguarda la lettera *s*), inserita dal Senato, che è stata soppressa. È stata soppressa dalla Commissione, recependo il parere della Commissione ambiente, e si è deciso così, unanimemente, tra tutti i commissari, di poter riformulare l'ipotesi nel Comitato dei nove. Questo perché elementi fondamentali della lettera *s*) devono essere ricordati.

In particolare, desidero ricordare l'impegno profuso dal Governo, in special modo dal ministro Alemanno e di tutta la