



Giunte e Commissioni

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

n. 2

*N.B. I resoconti stenografici delle sedute di ciascuna indagine conoscitiva seguono una numerazione indipendente.*

**13<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE** (Territorio,  
ambiente, beni ambientali)

INDAGINE CONOSCITIVA SULLE AREE PROTETTE,  
CON PARTICOLARE RIFERIMENTO AGLI ASSETTI  
E ALL'EFFICIENZA COMPLESSIVA DELLE STRUTTURE  
DI GESTIONE

66<sup>a</sup> seduta: martedì 24 febbraio 2009

Presidenza del presidente D'ALÌ

## I N D I C E

### Audizione di rappresentanti dell'Unione nazionale cantieri e industrie nautiche ed affini (UCINA)

PRESIDENTE ..... Pag. 3, 7, 8 | ALBERTONI ..... Pag. 3, 7

---

*N.B. L'asterisco accanto al nome riportato nell'indice della seduta indica che gli interventi sono stati rivisti dagli oratori.*

*Sigle dei Gruppi parlamentari: Italia dei Valori: IdV; Il Popolo della Libertà: PdL; Lega Nord Padania: LNP; Partito Democratico: PD; UDC, SVP e Autonomie: UDC-SVP-Aut; Misto: Misto; Misto-MPA-Movimento per l'Autonomia: Misto-MPA.*

*Interviene il dottor Anton Francesco Albertoni, presidente dell'Unione nazionale cantieri e industrie nautiche ed affini (UCINA), accompagnato dal dottor Roberto Neglia, assistente del Presidente sui progetti istituzionali.*

*I lavori hanno inizio alle ore 14,30.*

*PROCEDURE INFORMATIVE*

**Audizione di rappresentanti dell'Unione nazionale cantieri e industrie nautiche ed affini (UCINA)**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito dell'indagine conoscitiva sulle aree protette con particolare riferimento agli assetti e alla efficienza complessiva delle strutture di gestione, sospesa nella seduta del 29 ottobre scorso.

Comunico che, ai sensi dell'articolo 33, comma 4, del Regolamento, è stata chiesta l'attivazione dell'impianto audiovisivo e che la Presidenza ha già preventivamente fatto conoscere il proprio assenso. Se non ci sono osservazioni, tale forma di pubblicità è dunque adottata per il prosieguo dei lavori.

È oggi prevista l'audizione di rappresentanti dell'Unione nazionale cantieri e industrie nautiche ed affini (UCINA). Sono presenti il presidente Anton Francesco Albertoni e il dottor Roberto Neglia, assistente del Presidente sui progetti istituzionali. L'UCINA è sempre stata interlocutrice attiva delle strutture ministeriali e parlamentari ed ha sempre dato il proprio contributo, al di là dei suoi stretti compiti «industriali». Conosce molto bene la tematica riguardante le aree protette e per questo oggi ascoltiamo molto volentieri la relazione del Presidente, a cui cedo la parola.

*ALBERTONI.* Signor Presidente, signori senatori, vi ringrazio del vostro invito a nome dell'industria nautica italiana che ho qui l'onore di rappresentare.

Credo sia doveroso da parte mia fornirvi alcuni numeri, anche se sottolineo che sono numeri raccolti annualmente in un documento che fotografa in cifre la situazione dell'industria nautica. I dati che ho con me si riferiscono alla fine del 2007 e purtroppo devo far presente che oggi parlare di un anno fa è come parlare di un altro secolo.

La nostra industria negli ultimi cinque anni ha raddoppiato il suo giro d'affari complessivo, superando i 6 miliardi di euro di fatturato, con 5,5 miliardi di euro di contributo al PIL e, nota a mio modo di vedere ancora più positiva, con 37.000 addetti diretti, che diventano 75.000 con l'indotto, che la nostra associazione rappresenta.

La situazione attuale, che non è facile da fotografare, è quella di un comparto che non sta subendo una crisi di settore, ma sta subendo le conseguenze della congiuntura internazionale che, come per tanti altri settori dell'industria italiana, si ripercuote anche sui nostri prodotti e sulle nostre aziende. Tengo a sottolineare, comunque, che le nostre sono aziende sane, aziende con imprenditori che continuano a credere nel differenziale del prodotto italiano, aziende che negli ultimi anni si sono internazionalizzate, esportando in tutti i Paesi del mondo quasi il 70 per cento del proprio fatturato. Le aspettative delle nostre aziende, oggi, sono concrete. Noi al Governo non abbiamo chiesto interventi di aiuto finanziario bensì, in maniera molto concreta, di scommettere con noi, al fianco dei nostri imprenditori, credendo in un settore che può dare ancora tanto allo sviluppo dell'economia nazionale.

Veniamo alla materia di oggi che è senz'altro fra quelle alle quali il nostro comparto è attento da maggior tempo. La legge n. 979 è del 1982, mentre la legge n. 394 è del 1991: da quest'ultima sono passati ben 18 anni.

La normativa sulle aree marine protette mostra oggi, ma ormai da tempo, tutte le crepe di un sistema lacunoso. La zonizzazione inadeguata che ricalca malamente quella terrestre, la mancanza di pianificazione, l'assenza di una sistematica valutazione dei risultati, l'assenza di modelli gestionali, la mancata individuazione delle figure professionali sono solo alcuni dei problemi di questa vecchia normativa.

L'istituzione delle aree marine protette avviene sulla base di una lista di reperimento che ha quasi 30 anni senza che successivamente siano mai stati fatti rilievi o monitoraggi sullo stato delle cose.

A differenza della pesca e di altre situazioni, spesso anche locali (pure le leghe navali e le varie associazioni locali prendono parte alle procedure di istituzione, cosa che non vale per la nautica da diporto), in generale si riscontra una carenza culturale prima ancora che politica, normativa o gestionale, che è testimonianza della carenza di dati sistematici sugli impatti della navigazione.

Questo è stato uno dei motivi più importanti che ha spinto l'UCINA a volere la nascita di un osservatorio nazionale del turismo nautico. Infatti, forse solo noi – come diceva il Presidente nella sua introduzione – possiamo capire in maniera concreta a quanto ammonti il valore dell'indotto dei nostri prodotti una volta varati dai nostri cantieri.

A questo proposito vorrei fare un esempio che riguarda la vicina Francia, anche se quando si richiamano come esempio i francesi io non sono molto contento e non perché mi siano antipatici, ma perché sono i nostri vicini, i nostri cugini, come si dice sempre. Comunque, voglio ricordare un'area marina protetta che è considerata dal Ministero francese e da tutti i diportisti del Mediterraneo un fiore all'occhiello: quella di Port Cros e le isole di Hyères, a poche miglia da Saint Tropez, quindi in una situazione geografica di intenso traffico nautico, soprattutto durante l'estate. In questa zona da ormai più di vent'anni esiste, appunto, il parco di Port Cros che è considerato da tutti un fiore all'occhiello delle aree marine pro-

tette. Nel 2007 quest'area è stata visitata da ben 16.000 imbarcazioni perché è gestita con regole chiare che ne permettono la fruizione. Tali regole, chiaramente, vietano la pesca e tante altre cose, ma il diportista conosce preventivamente le norme cui dovrà sottostare se visiterà quell'area con la sua barca; però porta indotto e fruizione di questo territorio così speciale.

L'UCINA richiede da anni, con forza, una nuova legge-quadro sulle aree marine protette, in particolare individuando alcune priorità. Vorrei sottolineare che ci sono vari percorsi – non sta a me suggerirlo – per cambiare la normativa. In primo luogo, come ho appena detto, si potrebbe revisionare la legge-quadro, oppure ci si potrebbe affrancare totalmente da essa, creando un dispositivo apposito per le aree marine protette, senza dimenticare che, se non superiamo in qualche modo le regole pensate a suo tempo – almeno 18 anni fa – per i parchi terrestri, non potremo mai trattare seriamente una materia come quella che è di nostro interesse.

I punti più importanti da rivedere riguardano una disciplina unica per le aree marine protette e per i parchi nazionali con perimetrazione a mare. Ciò significa semplicemente, come sulle strade, avere un codice di navigazione uniforme nelle aree marine protette di tutto il territorio nazionale. Chi non naviga e non fa turismo nautico troverà assurdo che in Italia esista questa situazione, ma se ci si sposta dalla Toscana al Lazio, dalla Liguria alla Toscana, dal Centro al Sud dell'Italia, man mano che si naviga lungo le nostre coste, se si attraversano aree marine protette, si subiscono – perdonatemi il termine ma devo usarlo – regolamentazioni di fruizione (quando la fruizione è permessa) diverse a seconda della zona.

In secondo luogo è necessario il recepimento del protocollo della nautica in tutte le aree marine protette e la semplificazione delle geometrie: è assurdo che per ogni area si utilizzino i tracciati più diversi per definire le zone; in mare non ci sono paletti e non possiamo viaggiare guardando le stelle, il sole, il GPS o quant'altro. Vorremmo solo andare a fare il bagno con barche compatibili e misurate sulle loro capacità ambientali.

È necessaria una modularità delle zone e in particolare per la zona B, che possa essere di due tipi, B1, più rigida e B2, più blanda, secondo lo stato di antropizzazione della costa. È impensabile che nelle zone, nelle quali è maggiormente possibile la navigazione, non esista una suddivisione in base al tipo di area marina. È evidente che all'Asinara ci sono zone costiere diverse e quindi esigenze diverse rispetto alle Cinque terre.

Un'altra priorità è considerare un criterio degli impatti ambientali per la disciplina delle attività consentite. Mi riferisco quindi ad una fruibilità premiante ed incentivante, come accade nel settore dell'auto. In questo caso però non si chiedono soldi al Governo, ma semplicemente il diffondersi di un atteggiamento diverso che aiuterebbe a creare nello stesso diportista (casse per le acque nere, motori a basso inquinamento e così via) una cultura dell'ambiente.

È indispensabile una programmazione triennale dell'attività di tutela e dei fondi ad essa destinati. Ritengo che un'area marina protetta debba avere un suo bilancio e suoi obiettivi non soltanto economici. Così anche

una verifica delle condizioni di istituzione. Questo punto è elementare. Nel momento in cui viene istituita un'area marina protetta è impensabile che dopo 30 anni non si vada a vedere se l'istituzione di questa area è servita a qualcosa.

Sarebbero necessari tempi certi per l'emanazione dei regolamenti dopo l'istituzione, e quindi poteri sostitutivi del Ministero dell'ambiente in caso di inadempienza degli enti gestori. Una volta istituita un'area marina protetta spesso non si sa più niente. Poiché non esistono tempi certi per l'emanazione dei regolamenti, che sovente non ci sono, si chiedono poteri sostitutivi del Ministero dell'ambiente.

Bisognerebbe realizzare un monitoraggio continuo degli effetti delle misure di tutela e una valorizzazione delle attività tradizionali, delle culture locali, del turismo eco-compatibile e della fruizione nautica. Come affermavo poc'anzi c'è un notevole apporto da parte della nautica da diporto come valore aggiunto tramite l'indotto, ma non solo sotto il profilo economico ma anche culturale.

Infine, altra priorità è la verifica delle capacità gestionali e dei requisiti ambientali dei Comuni. In questo caso rasentiamo l'assurdo. Vengono dati contributi ai Comuni per la raccolta differenziata e poi si registrano sperperi incredibili all'interno di queste aree marine protette.

Tornando al protocollo per la nautica, ricordo che si tratta di uno strumento importantissimo, siglato nel febbraio 2007 presso il Ministero dell'ambiente. Alla sua definizione hanno contribuito, riuniti attorno ad un tavolo tecnico, tutti i soggetti interessati alla materia, quindi le principali associazioni ambientaliste, il Ministero dell'ambiente, la segreteria tecnica delle 26 aree marine protette italiane, il Ministero dei trasporti, Federparchi e l'UCINA. Insieme abbiamo condiviso un protocollo per la fruibilità delle aree e per la nautica sostenibile. Detto protocollo, però, è attuato solamente da quattro aree marine protette su un totale di 26, perché in molti casi per poterlo attuare occorre modificare i decreti istitutivi e per fare ciò è necessario un *iter* particolarmente farraginoso che alcune aree marine protette stanno cercando di seguire per arrivare fino in fondo.

Nella nota che abbiamo distribuito c'è una descrizione dettagliata di questo *iter*. Nei due anni e mezzo trascorsi dalla sottoscrizione del protocollo per la nautica, nonostante la sua totale condivisione, gran parte delle aree marine protette non sono ancora riuscite ad attuarlo.

Prima di concludere, vorrei porre l'accento su due problematiche. Abbiamo parlato delle aree marine protette, ma abbiamo piena consapevolezza che il problema non si ferma lì. Abbiamo infatti parchi nazionali con perimetrazioni a mare, la cui istituzione e gestione segue regole diverse e totalmente autonome e le aree marine protette regionali che ultimamente le Regioni non hanno trovato niente di meglio da fare che istituire per proprio conto, forse addirittura in violazione della legge n. 394 del 1991 (ma non sta a me dirlo).

Onorevoli senatori, questo è il mio contributo. Voglio sottolineare che il nostro è un settore sano dell'economia italiana che non ha chiesto, nonostante il momento congiunturale difficilissimo, sgravi fiscali, contri-

buti alla rottamazione o altri incentivi al Governo. Nel precedente Governo Berlusconi abbiamo avuto vicino l'Esecutivo con provvedimenti importanti. Ricordo la legge n. 172 del 2003 per la nautica da diporto, l'adozione dello strumento finanziario del *leasing*, il regolamento sulla nautica da diporto, la recente pubblicazione, poco più di un mese fa, da parte del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e condivisa dal Ministero dell'ambiente, del regolamento di attuazione del codice.

Gli imprenditori del settore, le nostre aziende, oggi chiedono di avere il Governo vicino per investire, tanto quanto noi investiamo e crediamo ancora oggi nelle nostre aziende, nelle aree marine protette, per essere pronti domani, quando l'economia internazionale ripartirà, a dare una risposta e un notevole contributo allo sviluppo dell'economia nazionale.

PRESIDENTE. Ringrazio il Presidente Albertoni, di cui condivido le argomentazioni. Per quanto riguarda l'attenzione al protocollo per la nautica, come lei sa, questa Commissione ha approvato all'unanimità l'ordine del giorno G/1306/4/13 per sollecitare il Governo a far sì che anche le aree marine protette che ancora non hanno adottato il protocollo possano farlo in tempi rapidi.

La ringrazio inoltre per il documento che ha depositato agli atti della Commissione, più ampio della sua stessa relazione.

Questa Commissione ha intenzione di mettere mano, insieme al Governo, ad una revisione della legge n. 394 del 1991 che, come lei ha detto, ha superato la maggiore età e quindi dopo 18 anni è giusto fare un *check* per vedere se sono necessari ulteriori approfondimenti. Abbiamo avviato pertanto questa indagine conoscitiva sull'attività dei parchi e delle aree marine protette proprio con l'obiettivo di produrre una relazione da tradurre in disegno di legge per la modifica della legge n. 394. Quindi, se desidera sottoporci ulteriori idee, suggerimenti o documentazione, potrà senz'altro farlo.

All'esame della Commissione c'è anche un disegno di legge per l'istituzione di campi e ormeggi attrezzati per le imbarcazioni da diporto nelle isole minori e nelle aree marine di maggior pregio ambientale e paesaggistico. Si tratta dell'Atto Senato n. 979, d'iniziativa del senatore Rannucci ed altri. Poiché è intenzione di questa Commissione affrontarne al più presto l'esame, la invito cortesemente a darvi una scorsa e a farci avere un appunto relativo alle sue considerazioni sull'argomento. Sarebbe per noi molto utile, soprattutto in previsione di una stagione estiva ormai imminente. Sono argomenti che hanno maggiore impatto nel momento in cui la nautica da diporto si mette in movimento. Pertanto, se volesse farci pervenire le sue considerazioni su questo documento, le saremmo grati.

ALBERTONI. Senz'altro, signor Presidente, sarò ben lieto di dare un nostro contributo a questo progetto.

Colgo l'occasione per ringraziare tutta la Commissione per la presentazione di quell'ordine del giorno, di cui eravamo al corrente.

Vorrei sottolineare ancora una volta l'importanza – nel mio appunto è proprio in testa alle richieste – dell'adozione del protocollo d'intesa, che darebbe delle regole uniformi e permetterebbe una maggiore fruibilità, da subito, di queste aree marine protette.

PRESIDENTE. Ringrazio ancora il presidente Albertoni ed il dottor Neglia per la partecipazione ed il contributo fornito ai lavori della Commissione e dichiaro conclusa l'audizione.

Rinvio il seguito dell'indagine conoscitiva ad altra seduta.

*I lavori terminano alle ore 15.*