

RESOCONTO STENOGRAFICO

PRESIDENZA DEL VICEPRESIDENTE
CARLO GIOVANARDI

La seduta comincia alle 15,05.

GIUSEPPINA SERVODIO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta del 21 dicembre 2000.

(È approvato).

Missioni.

PRESIDENTE. Comunico che, ai sensi dell'articolo 46, comma 2, del regolamento, i deputati Giovanni Bianchi, Bordon, Brancati, Bressa, Brunetti, Calzavara, Calzolaio, Cananzi, Carli, Cerulli Irelli, D'Amico, Danese, De Piccoli, Di Nardo, Dini, Fabris, Fassino, Gambale, Francesca Izzo, Labate, Leccese, Maccanico, Maggi, Mangiacavallo, Morgando, Nocera, Ostilio, Pagano, Palmizio, Pecoraro Scanio, Pisanu, Ranieri, Romano Carratelli, Sica e Turco sono in missione a decorrere dalla seduta odierna.

Pertanto i deputati complessivamente in missione sono trentasei, 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 del disegno di legge: S. 4755 – Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime (approvato dal Senato) (7451).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge, già

approvato dal Senato: Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime.

(Contingentamento tempi discussione generale – A.C. 7451)

PRESIDENTE. Comunico che il tempo riservato alla discussione generale è così ripartito:

relatore: 20 minuti;

Governo: 20 minuti;

richiami al regolamento: 5 minuti;

interventi a titolo personale: 1 ora e 25 minuti (15 minuti per ciascun deputato).

Il tempo a disposizione dei gruppi, pari a 5 ore e 45 minuti, è ripartito nel modo seguente:

Democratici di sinistra-l'Ulivo: 33 minuti;

Forza Italia: 1 ora e 14 minuti;

Alleanza nazionale: 1 ora e 7 minuti;

Popolari e democratici-l'Ulivo: 32 minuti;

Lega nord Padania: 49 minuti;

UDEUR: 30 minuti;

Comunista: 30 minuti;

i Democratici-l'Ulivo: 30 minuti.

Il tempo a disposizione del gruppo misto, pari a 50 minuti, è ripartito tra le

componenti politiche costituite al suo interno nel modo seguente:

Rifondazione comunista-progressisti: 10 minuti; Verdi: 9 minuti; CCD: 8 minuti; Socialisti democratici italiani: 6 minuti; Rinnovamento italiano: 4 minuti; CDU: 4 minuti; Minoranze linguistiche: 3 minuti; Federalisti liberaldemocratici repubblicani: 3 minuti; Patto Segni-riformatori liberaldemocratici: 3 minuti.

**(Discussione sulle linee generali
- A.C. 7451)**

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

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

Il relatore, onorevole Duca, ha facoltà di svolgere la sua relazione.

EUGENIO DUCA, *Relatore*. Signor Presidente, colleghe e colleghi, il disegno di legge in esame, proposto dal Governo e già approvato dal Senato della Repubblica, è fortemente atteso dalle organizzazioni sindacali dei lavoratori, dalle associazioni imprenditoriali dell'armamento e della cantieristica pubblica e privata.

Colgo l'occasione per ringraziare la Commissione trasporti e le Commissioni affari costituzionali, finanze, ambiente, lavoro, affari comunitari e bilancio per i pareri espressi e per il fatto di averli resi prima della pausa natalizia e anche ad orari insoliti pur di consentire il licenziamento del testo al nostro esame al fine di dare certezza agli operatori economici circa la volontà del Parlamento di approvare la legge. È una certezza che è stata accolta con fiducia da tanti armatori che hanno sottoscritto nel corso del 2000 importanti commesse di lavoro per i cantieri italiani pubblici e privati, grandi e piccoli.

Ringrazio il Presidente della Camera e la Conferenza dei presidenti di gruppo per aver iscritto all'ordine del giorno di oggi il presente provvedimento e quello succes-

sivo sulle navi sicure a doppio scafo che, se approvati, segnano un preciso indirizzo di politica marinara e cantieristica all'altezza di un paese marittimo qual è l'Italia.

Il testo in esame tenta di rispondere ad una forte crisi negli investimenti navali nei cantieri europei da parte delle imprese armatoriali. Gli analisti del settore avevano previsto un calo generalizzato della domanda dopo il 2000; invece la crisi si è verificata con largo anticipo, già agli inizi del 1999, principalmente a causa della politica commerciale particolarmente aggressiva delle imprese cantieristiche asiatiche. Quando una nave, che nei cantieri europei costa 80 mila dollari, viene venduta in Corea, per esempio, a 50 mila dollari, la fuga dai cantieri europei della tradizionale clientela armatoriale è inevitabile. Purtroppo a tale politica di vero e proprio *dumping* commerciale la Comunità europea ed internazionale non intendono dare risposte precise, anzi la stessa decisione assunta a novembre dalla Commissione europea di non procedere ad ulteriori proroghe negli aiuti di Stato nel settore della cantieristica può produrre seri rischi per il futuro di non pochi stabilimenti e per l'occupazione di migliaia di lavoratori in Europa e in Italia, dove il settore dà lavoro e sostentamento in molte regioni (Liguria, Toscana, Campania, Sicilia, Marche, Emilia-Romagna, Veneto, Friuli-Venezia Giulia) a migliaia di addetti.

Per quanto riguarda l'Italia, il settore si è dovuto confrontare non solo con la cantieristica asiatica, ma anche con quella comunitaria, in quanto diversi Stati europei (come Germania, Francia e Spagna) hanno attuato misure di sostegno specifiche, tutte accettate dalla Commissione europea e di gran lunga superiori a quelle previste dalle direttive comunitarie. Alcune di tali misure sono state valutate fino al 25-30 per cento dei costi sostenuti dalle imprese italiane. È sorprendente (lo dico al Governo) che il commissario Monti ritenga improponibile ed inaccettabile che l'Italia approvi le stesse norme in vigore, ad esempio, in Spagna o in Germania. Domando al commissario Monti come

possa fare un cantiere italiano a competere con un cantiere europeo, se quest'ultimo gode di sostegni due o tre volte superiori rispetto a quello italiano. Come mai non partono procedure di infrazione quando sono così evidenti gli aiuti di Stato? Forse vi è qualcuno — domando ancora al commissario Monti — che usa il binocolo correttamente quando si tratta di guardare la legislazione italiana (ingrandendo le immagini della normativa nazionale), mentre usa il binocolo rovesciato (allontanando, dunque, l'immagine) quando esamina le norme emanate da altri paesi dell'Unione europea. Se un rimorchiatore costa in Spagna il 30 per cento in meno che in Italia o una nave per il trasporto di gas o prodotti chimici costa il 25 per cento in meno, non si compete più sulla base della capacità produttiva, della professionalità o dell'economia di cantiere, bensì sulla base delle differenti norme statali. Dunque, non si può far finta di nulla e chiudere gli occhi in modo inaccettabile.

Tutto ciò ha provocato, nel corso del 2000, una concorrenza extracomunitaria ed intracomunitaria pressoché insostenibile, determinando vuoti di lavoro in diversi cantieri, il ricorso alla cassa integrazione guadagni e, in qualche caso, situazioni di dissesto economico e fallimento di imprese cantieristiche. Vi è, dunque, l'esigenza di una forte politica unitaria dell'Unione europea tesa a rendere più conveniente, per gli investitori europei, l'ordinazione di navi e cantieri dell'Unione europea; si tratta di cantieri che sono in grado di produrre con standard più elevati di sicurezza e di qualità. Vi è da tener conto che negli Stati Uniti d'America, in Giappone, in Corea e in alcuni paesi dell'Unione europea, il requisito della costruzione nei cantieri nazionali è la condizione per poter navigare e lavorare in quei mari e in quei porti.

Dalle considerazioni che ho finora espresso emerge l'esigenza che l'Unione europea adotti misure adeguate di difesa della propria produzione e misure analoghe a quelle dei principali competitori. Nel frattempo, il disegno di legge gover-

nativo prevede norme volte ad istituire un meccanismo di credito d'imposta per gli investimenti nelle nuove navi o per la trasformazione di quelle esistenti ed uno schema di sostegno relativo al finanziamento dei lavori di costruzione o di trasformazione navale in conformità ai parametri di mercato relativi a tale tipologia di finanziamento.

La Commissione trasporti ha cercato di non modificare il provvedimento e di mantenere il più possibile il testo che ci è giunto dal Senato, proprio per privilegiare la rapida approvazione di una legge tanto attesa dai lavoratori e dagli operatori del settore. Sono state introdotte tre modifiche per adeguare il testo alle osservazioni mosse dalla Commissione europea e per rimodulare al 2001 i limiti di impegno già individuati per il 2000. Inoltre, è stato introdotto un articolo con cui viene previsto il conferimento alle regioni delle funzioni amministrative nei porti di interesse regionale. La norma che modifica parzialmente il decreto legislativo n. 112 del 1998 (articolo 105) prevede — in analogia con quanto avviene per le regioni a statuto speciale — che le funzioni amministrative nei porti di rilevanza economica regionale o interregionale passino alle regioni con decorrenza dal 1° gennaio 2002.

Dal conferimento sono esclusi, ovviamente, i porti di rilevanza nazionale e internazionale, nonché quelli destinati alla difesa militare e alla sicurezza dello Stato, nonché quelli che sono sede di autorità portuali; le funzioni amministrative (per questi ultimi) restano in capo alle autorità portuali per tutto l'ambito della circoscrizione del porto e delle diverse funzioni esistenti, comprese quelle turistiche. A proposito di tale innovazione normativa, resta fermo che per eventuali richieste di costruzione di nuovi approdi o porti turistici i richiedenti e le stesse regioni debbono chiedere il parere, oltre che degli enti previsti dal codice della navigazione, anche dell'autorità marittima.

Le misure di sostegno previste nel presente disegno di legge sono costituite da un credito di imposta riconosciuto per

l'investimento in nuove navi o per la trasformazione di unità esistenti, nonché da un contributo volto ad abbattere gli oneri finanziari connessi all'investimento stesso. Tali benefici, riconducibili alla categoria degli aiuti di Stato, risultano sostanzialmente conformi ai precetti della normativa comunitaria in materia. È tuttavia emersa in sede comunitaria l'esigenza di meglio calibrare l'ammontare delle agevolazioni derivanti dal credito d'imposta che, per poter rientrare nei massimali di aiuto previsti dall'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 1540/98 CE, è stato ridotto al 9 per cento. Conseguentemente, è stata rimodulata la misura dell'abbattimento degli interessi sul piano degli investimenti previsto all'articolo 3, portandolo dal 3 al 3,8 per cento annuo: il tutto, ovviamente, a parità degli stanziamenti già previsti nell'originario disegno di legge.

Passando all'analisi puntuale delle disposizioni contenute nel disegno di legge, l'articolo 1 esplicita le finalità ed il campo di applicazione previsti dal provvedimento. I commi 3, 4 e 5 definiscono, altresì, l'ambito applicativo delle misure che si riferiscono agli investimenti avviati o in fase di avanzata realizzazione nell'anno 2000 posti in essere dai soggetti proprietari di navi ai sensi dell'articolo 143 del codice della navigazione. Il comma 6, introdotto durante l'esame presso l'VIII Commissione del Senato, autorizza un nuovo limite di impegno decennale di 450 milioni a decorrere dal 2000 per la concessione di contributi per i programmi di ricerca nel settore navale svolti dall'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale, INSEAN, di Roma, e dal Centro per gli studi di tecnica navale Spa Cetena, di Genova.

L'articolo 2 riconosce ai soggetti che realizzano gli investimenti indicati all'articolo 1 un credito d'imposta fino al 12 per cento del prezzo effettivamente pagato. Al comma 2 si precisa che il credito d'imposta non concorre alla formazione del reddito imponibile. Come già segnalato in precedenza, la Commissione trasporti ha abbassato l'ammontare massimo del

credito d'imposta per renderlo compatibile con la disciplina degli aiuti di Stato recata dal citato regolamento n. 1540/98 CE.

L'articolo 3 prevede, al comma 1, la concessione di un contributo aggiuntivo rispetto al credito d'imposta riconosciuto dall'articolo 2 consistente nell'abbattimento del 3 per cento annuo del tasso d'interesse pagato dalle imprese armatoriali in relazione ad un piano di ammortamento di 12 anni calcolato sull'80 per cento del prezzo dei lavori di costruzione o trasformazione delle unità navali. Peraltro, le modifiche apportate alla misura del credito d'imposta di cui all'articolo 2 innalzano tale contributo al 3,8 per cento annuo. Il contributo stesso è corrisposto in 12 rate semestrali costanti per la durata di 12 anni, previa presentazione di fidejussione bancaria o assicurativa.

Il comma 3 del medesimo articolo 3, introdotto al Senato, ammette le operazioni di trasformazione o costruzione di nuove unità navali di cui all'articolo 1 agli interventi del Fondo centrale di garanzia per il credito navale di cui all'articolo 5 della legge n. 261 del 1997.

L'articolo 4 dispone, al comma 1, pur con le modifiche approvate nel corso dell'esame al Senato, che le modalità di attuazione delle misure agevolative recate dagli articoli 2 e 3 sono determinate con decreto del ministro dei trasporti.

Il comma 2 del medesimo articolo 4 sancisce l'obbligo, per le imprese che eseguono lavori di costruzione o trasformazione navale, di rispettare le disposizioni vigenti in materia di sicurezza ed igiene del lavoro. È una norma importante, che prende a riferimento il troppo elevato numero di infortuni sul lavoro, con conseguenze a volte mortali e comunque sempre gravi e invalidanti.

L'articolo 5, introdotto nel corso dell'esame del provvedimento al Senato, modifica la normativa vigente in materia di composizione degli equipaggi delle navi nazionali al fine di consentire il completamento degli equipaggi stessi con lavoratori stranieri, in carenza di marittimi italiani dotati delle qualifiche richieste. In

merito a tale disposizione, la Commissione trasporti ha corretto il testo trasmesso dal Senato, in quanto contenente qualche imprecisione.

L'articolo 6, anch'esso introdotto nel corso dell'esame del provvedimento al Senato, reca l'interpretazione autentica dell'articolo 8 della legge n. 522 del 1999, chiarendo che il contributo riconosciuto alle autorità portuali, a compensazione dell'eliminazione dei canoni di concessione, è pari alla differenza tra il canone calcolato secondo le modalità fissate dal decreto del ministro dei trasporti e della navigazione n. 595 del 1995 e quello stabilito nei singoli atti di concessione. In merito a tale disposizione si ritiene peraltro utile chiarire il significato dell'inciso di cui al comma 2 secondo il quale il contributo compensativo viene erogato in proporzione all'incidenza negativa che subirà il bilancio di ciascuna autorità portuale. Appare infatti opportuno sancire il principio secondo il quale tali enti hanno diritto a vedersi riconosciuta per intero la compensazione dei minori introiti. In sostanza, per i crediti e gli interessi maturati sino al 2000 il Ministero dovrà provvedere pagando, in un'unica soluzione, tutto il debito sinora pregresso, mentre per le rate successive ciò avverrà alla singola scadenza annuale. Su segnalazione della Commissione bilancio è stato altresì ribadito che ciò avviene nel limite dello stanziamento già assegnato dalla predetta legge, vale a dire entro il limite massimo di 20 miliardi di lire.

L'articolo 7, inserito nel corso dell'esame da parte dell'Assemblea del Senato, consente di utilizzare le ritenute sulle sovvenzioni concesse per l'esercizio di alcune linee marittime, previste dalla legge n. 169 del 1975 e dalla legge n. 856 del 1986, anche per finanziare iniziative di promozione del cabotaggio nel Mediterraneo.

L'articolo 8 prevede il trasferimento alla competenza del Ministero dei trasporti e della navigazione, a decorrere dal 1° gennaio 2001, di una serie di compiti specificatamente individuati, relativi, in particolare, all'erogazione di misure di

sostegno per il settore portuale, le imprese navalmeccaniche armatoriali e per la ricerca applicata al settore navale. Il comma 2 assicura la copertura degli oneri derivanti mediante riduzione dell'autorizzazione di spesa in favore della gestione commissariale del fondo gestione istituti contrattuali lavoratori portuali. Il comma 3 prevede altresì un'integrazione del fondo unico di amministrazione previsto dal contratto collettivo di lavoro del comparto dei ministeri, il quale sarà in parte utilizzato in favore del personale del Ministero dei trasporti e della navigazione impegnato nelle nuove funzioni di vigilanza, programmazione e controllo nei settori della navigazione marittima e aerea.

L'articolo 9 modifica la disciplina sulla concessione dei beni demaniali marittimi, venendo incontro alle richieste in tal senso avanzate dagli operatori del settore. In particolare, si prevede l'ampliamento della durata delle concessioni da 4 a 6 anni: pertanto, nell'arco di 12 anni si procede a due rinnovi e non a tre.

L'articolo 10, modificato al Senato, concerne la copertura degli oneri finanziari recati dal provvedimento, che ammontano, nel complesso, a 89.450 milioni di lire annue a decorrere dal 2000.

Il testo del provvedimento all'esame dell'Assemblea ha subito solo parziali modifiche rispetto a quello trasmessoci dal Senato. A ciò siamo giunti in maniera unitaria proprio al fine di approvarlo rapidamente. Nei colleghi è prevalso il senso di responsabilità, infatti, gli emendamenti presentati in Commissione sono stati numericamente limitati e in gran parte ritirati dai colleghi stessi. Spero quindi che anche l'Assemblea voglia accogliere l'invito a far sì che il testo del provvedimento possa essere rapidamente approvato per dar modo al Senato di licenziarlo in via definitiva, facendolo così divenire legge dello Stato (*Applausi del deputato Giardiello*).

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, colleghi, nell'associarmi ai ringraziamenti formulati dal relatore, onorevole Duca, a nome del Governo esprimo apprezzamento per la sostanziale concordia delle forze politiche (sia di maggioranza che di opposizione) che abbiamo avuto modo di verificare nel corso dei lavori in Commissione, nonchè per aver affrontato in modo positivo e risolto, quando l'iter del provvedimento sarà concluso, un problema rilevante e fortemente avvertito nel settore della marineria del nostro paese e riguardante una materia delicata qual è quella degli investimenti nelle imprese marittime.

Si tratta di investimenti per nuove navi; ciò ha riflessi positivi nel processo di ammodernamento e di rinnovo della flotta e favorisce un rilancio anche della cantieristica nazionale, una salvaguardia, anzi possiamo dire un incremento, in base alle nuove possibili commesse, dei livelli e dei siti occupazionali. Il tutto nel quadro delle compatibilità con le regole comunitarie da noi verificate durante l'iter del provvedimento.

Con le misure previste, già ricordate dal relatore, quali quelle del credito d'imposta entro i limiti del 9 per cento e l'abbattimento entro il limite massimo del 3,80 per cento annuo del tasso d'interesse applicabile ad operazioni di credito navale, per un impegno di spesa concreto di circa mille miliardi su investimenti previsti di oltre 5 mila miliardi, crediamo di ridurre notevolmente quel *gap* che divide la nostra cantieristica, ma direi anche quella europea, da quella dell'estremo oriente, recuperando competitività e direi anche appetibilità, pur sapendo che resta prioritaria la necessità di individuare iniziative comuni e durature a livello europeo.

In conclusione, vorrei fare cenno all'emendamento che il Governo ha presentato stamane, concernente la realizzazione di un nuovo sistema globale di comunicazioni per la ricerca, il soccorso e il salvataggio della vita umana in mare, al fine di rispondere positivamente a quella

che da tempo, da diversi anni, attende di trovare un'attuazione; mi riferisco alla convenzione SOLAS del 1974. L'obbligo per lo Stato italiano era quello di realizzare — inderogabilmente — sin dal 1° febbraio 1999 un sistema di telecomunicazione globale di soccorso e sicurezza in mare (il famoso GMDSS).

Il predetto sistema è stato già formalmente attuato da tutti gli Stati del nord Mediterraneo, con esclusione dell'Italia. Tale inadempienza ha pertanto comportato per lo Stato italiano una grave responsabilità anche di immagine. Per limitare tale responsabilità è stato necessario ricorrere più volte alla procedura del riconoscimento del debito con la società Telecom Italia che sino ad oggi ha assicurato l'espletamento del servizio. Al riguardo l'organo di controllo ci ha richiamati sull'impossibilità di ricorrere ulteriormente a questa procedura.

Considerato che il disegno di legge in oggetto, l'atto Senato n. 766-A, sembra avere difficoltà a concludere l'iter parlamentare in tempi utili, si impone di conseguenza l'urgente necessità di presentare questo emendamento. Per questi motivi, stamattina, lo abbiamo presentato.

PRESIDENTE. La ringrazio, senatore Occhipinti.

Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, signor relatore, colleghi, come è già stato detto dal relatore e dal rappresentante del Governo, su questo provvedimento vi è stato un atteggiamento assolutamente responsabile dell'opposizione, consapevole della sua importanza e di quanto esso sia atteso dalle categorie imprenditoriali e del lavoro interessate alla materia. Tuttavia, debbo dire con simpatia e con stima al sottosegretario che, a volte, come si suol dire, *timeo Danaos et dona ferentes*, perché il riconoscimento di un buon comportamento da parte dell'opposizione diventa, in qualche modo, l'alibi per inserire nel provvedimento disposizioni che non riteniamo

accettabili, come espliciterò nel corso di questa brevissima illustrazione.

Signor Presidente, signor sottosegretario e colleghi, siamo sostanzialmente d'accordo sull'intero impianto di questo provvedimento che nasce per favorire gli investimenti per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta e per favorire lo sviluppo dei traffici spostandoli da modalità congestionate (soprattutto, dalla terra al mare); tuttavia, strada facendo, il testo diventa il solito zibaldone che in parte contraddice e in parte ridicolizza — se così si vuol dire — la speciale attitudine di questo Governo a dividere i disegni di legge in due fasi: la prima, pedagogico-descrittiva-teleologica; la seconda, prescrittiva. Vi è una sorta di buonismo verso l'interprete per favorire la comprensibilità delle norme che si vogliono approvare. Grazie, credo che siamo tutti capaci di fare questa pedagogia che normalmente impegna e intride tutti gli articoli 1 dei testi proposti da questo Governo in cui ricorre la formula « la legge ha lo scopo di ». Tale funzione teleologica della legge dovrebbe emergere dal contesto del dato precettivo. È una tecnica legislativa che non condividiamo ma, anche se dovessimo essere d'accordo, tale modalità sarebbe, comunque, segno di una cattiva coscienza di questo Governo per l'oscurità del linguaggio che usa nel confezionare le norme da sottoporre all'interprete. Tant'è che esse debbono essere sempre precedute dall'articolo 1 in cui si legge: « intenderò dire che, voglio raggiungere questo obiettivo ». Vi sono, dunque, le norme teleologiche, le norme-fine, le norme buoniste, le norme descrittive alle quali segue la fase precettiva vera e propria, quella coerente in parte con la premessa pedagogica, finalistica, descrittiva, teleologica e buonista. Dopo la prima fase la legge, come spesso è successo in questa legislatura, diventa un'altra cosa ed imbarca — non con l'effetto trenino che abbiamo più volte denunciato, in cui la motrice che rappresenta la legge che condividiamo, mentre nei carri si infila un po' di spazzatura, come abbiamo più volte denunciato da questi banchi, ma con l'effetto carretta del

mare, visto che è più pertinente all'argomento di cui ci stiamo occupando — ogni cosa, purché si risponda alle esigenze di clientelismo degli elettori, dei referenti politici e così via.

Non ci piace questa tecnica normativa e perciò siamo stati critici nel corso dell'esame del provvedimento in Commissione.

I primi cinque articoli sono coerenti con le agevolazioni in favore delle imprese marittime, dell'ammodernamento della flotta, della formazione degli equipaggi, in relazione alla disponibilità o, meglio, all'indisponibilità dei marittimi nazionali ad occupare certe posizioni, ad assumere determinate mansioni a bordo e, quindi, in relazione alla necessità di modificare il rapporto tra i marittimi comunitari e quelli extracomunitari; a tale complesso di finalità si dà soluzione attraverso i crediti d'imposta in favore delle imprese marittime che modificano ed ammodernano la propria flotta, nel rispetto della compatibilità comunitaria, come si è ritenuto necessario precisare nell'articolo 2.

Al riguardo, devo fare un inciso che non avevo messo a fuoco perché mi sembrava ovvio. Dal punto di vista della tecnica legislativa, è normale, è ovvio che gli incentivi previsti debbano rispettare le norme comunitarie. Prendo lo spunto da un'osservazione accorata del collega Duca che però, secondo me, ha sbagliato « il portone » al quale indirizzare tale notazione ed al quale bussare. Collega Duca, la domanda va rivolta al Governo, non al commissario, professor Monti, che si occupa di concorrenza: se è vero tutto quello che lei dice (non ho dubbi che sia così perché lei è sempre così documentato ed attento), ossia che la Spagna, la Germania ed altri paesi europei godono di condizioni di privilegio nella concessione dei crediti, dei contributi, dei sostegni in favore delle imprese cantieristiche, marittime ed armatoriali, ciò dimostra — ma non sarebbe il primo caso perché ve ne sono moltissimi altri — la debolezza del nostro Governo in sede comunitaria, la sede nella quale si discutono e si negoziano queste misure. Ricordo il problema

del cabotaggio marittimo e la posizione di privilegio che i greci conserveranno in tale settore fino al 2004; ricordo moltissime altre situazioni analoghe, ma ben ricordo come questo Governo sia stato non solo combattivo ma addirittura inadempiente alle disposizioni dell'Unione europea in materia di lavoro portuale, di fornitura di manodopera. Abbiamo approvato faticosamente un provvedimento — non se lo dimentichi, signor sottosegretario — sulla base, in sostanza, della sua parola d'onore.

Nonostante il Parlamento sia stato messo sotto pressione dagli utenti, dall'Unione europea, dall'opposizione — ricordo con un certo orgoglio la battaglia condotta su questo punto perché intendiamo introdurre nei porti la vera competitività, quella che affranca i portuali dal servaggio, dalla schiavitù nei confronti del proprio referente politico —, resta ancora in piedi la vicenda del popolo lavoratore, dell'unico popolo lavoratore secondo quel che ha detto Piccini, presidente dell'ANCIP, che ritiene che non ve ne sarebbero altri perché, per il resto, saremmo un popolo di fannulloni. Ciò è tanto vero che il suo referente politico, ossia questo Governo, ha dovuto conservare una posizione di monopolio per quattro-cinque anni.

Se è vero, com'è vero, ciò che ha affermato il collega Duca, qualora il Governo si fosse battuto con la stessa energia profusa a favore del settore portuale nel sostenere l'armamento e la cantieristica, oggi non discuteremmo di questo risicato e tardivo provvedimento in favore del settore armatoriale e delle imprese marittime. Lo ripeto, si tratta di un provvedimento tardivo; infatti, la legge finanziaria che è stata approvata ha ignorato tale settore nonostante sia stata un Babbo Natale che ha un po' ridotto le imposte, risorse che poi lo Stato riprenderà attraverso la diversa fiscalità rappresentata dagli aumenti del canone dell'energia elettrica, dei biglietti ferroviari, dei biglietti aerei, la cui maggiorazione, giustificata dall'aumento del prezzo del petrolio, è rimasta nonostante tale prezzo sia poi

sceso da 33 a 25 dollari. Insomma il Governo, che ha dato attraverso la legge finanziaria, riprende attraverso la fiscalità indiretta. Ebbene, questo Governo Babbo Natale si era dimenticato del settore marittimo ed armatoriale, anche perché non aveva avuto la forza e la capacità di far approvare questo provvedimento, che oggi è all'esame dell'Assemblea solo per il senso di responsabilità dell'opposizione. Dicevo, quindi, che vi è questa prima fase precettiva ed attuativa; dopodiché è stata inserita nel testo (da qui sono venuti i ritardi che abbiamo registrato e temo anche qualche ritardo ulteriore che si potrebbe verificare quando il disegno di legge in esame passerà all'esame del Senato) una norma per compensare i minori canoni spettanti alle autorità portuali. Signor sottosegretario, la invito a rileggersi attentamente l'articolo 1; dopodiché mi dirà che cosa c'entra un articolo che prevede che le autorità portuali debbano recuperare attraverso un altro meccanismo quello che perdono per il differenziale dei canoni delle concessioni demaniali nei porti in base al decreto ministeriale n. 595. Mi spieghi che cosa c'entra tutto questo?

Allora, delle due l'una: o eliminate dal testo l'articolo 1 (che contiene una norma teleologica, descrittiva e « buonista », pensando che siamo tutti scemi e che non capiamo cosa voglia dire una norma) oppure, se volete lasciare quella norma, dovrete spiegarci che cosa c'entra questa storia delle autorità portuali, di questo recupero di denaro. Come se di danaro non ne avessero già abbastanza: lo gettano via da tutte le parti; arrivando persino a sponsorizzare i « padelloni » e le squadre di calcio, portando persone dappertutto in giro per il mondo, a spese dell'erario, per fare i cosiddetti viaggi « road show », per presentare nei vari contesti internazionali i porti, come se fosse sufficiente portare 20-30 persone che portavano con loro qualche « amichetto » o « amichetta » mostrando loro quanto fosse bello e funzionale un porto piuttosto che un altro per attirare i traffici nei nostri porti. Per far ciò, ci vuole altro!

Vi è poi uno spostamento di risorse, che non ha nulla a che vedere con l'articolo 1: le ritenute sulle sovvenzioni concesse per l'esercizio della linea marittima « a favore di iniziative per il cabotaggio e studi di fattibilità » non meglio precisate. Noi abbiamo paura di norme di questo genere perché sono quelle nelle quali guazzano la burocrazia, il potere e, per qualche verso, anche la mala gestione del denaro pubblico. Che significa « iniziative per il cabotaggio e studi di fattibilità »? Fattibilità di che cosa? Almeno si dicesse: studi di fattibilità di qualche altra cosa. Signor sottosegretario, studi di fattibilità di cosa?

Eppure, nonostante queste previsioni, noi voteremo a favore di questo provvedimento; lo faremo tappandoci il naso per « amore » dei fini di questo provvedimento, che sono stati stravolti con la consueta tecnica della « nave carretta »! Si registra ancora uno spostamento di soldi al Ministero per agevolare il fatto che tutti i sostegni, le varie casse integrazioni guadagni nonché le varie utilizzazioni del fondo di rotazione e dei vari istituti contrattuali per lavoratori vengano gestiti « aumm aumm » senza che nessuno ne sappia nulla!

Vi è poi una norma inaccettabile — quella che il collega Duca ha erroneamente richiamato come articolo 8-bis, mentre in realtà è l'articolo 9 — ed è una vergogna perché correggendo un decreto legislativo con il quale veniva effettuato il decentramento di funzioni statali alle regioni, prevede — questo è quanto detto eufemisticamente dal collega Duca — che dal primo gennaio 2002 verranno trasferite alle regioni le funzioni in materia di porti di rilevanza regionale e interregionale. In realtà, questa norma toglie alle regioni ogni funzione, ogni interferenza ed ogni possibilità di dire la propria sui porti che hanno rilevanza ai fini della sicurezza, dell'economia nazionale ed internazionale e della difesa dei cosiddetti porti di rilevanza nazionale ed internazionale; e poi, nella norma si fa riferimento alle « aree di preminente interesse nazionale individuate con il decreto del

Presidente del Consiglio dei ministri (...) ». Tutto ciò sta a significare che questa norma, che aveva trasferito funzioni alle regioni, è una norma con la quale si fa un passo indietro!

Voi oggi vi apprestate a portare in Parlamento, tra il Senato e la Camera, una norma sul federalismo. Credo che vi brucerete la lingua a parlare di federalismo in quest'aula quando fate norme di questo genere!

Perché fate tutto ciò? Perché tutto ciò ha una funzione in quanto undici regioni italiane sono in mano al Polo delle libertà. Queste ultime pretendono di diventare protagoniste, di accelerare i processi di federalismo e decisioni che rimangono alle istanze locali e regionali nelle quali si svolgono le attività di lavoro. No, quella in esame è una norma statalista che addirittura toglie funzioni già attribuite alle regioni, relegando queste ultime a svolgere un ruolo gestionale e decisionale solamente nei settori limitati dell'interregionalità, come se un problema di un sistema portuale, ad esempio tra più regioni, fosse minimale; in altre parole il fatto di stabilire le complementarietà tra Civitavecchia e Livorno sarebbe un problema minimale; stabilire le complementarietà tra i porti che svolgono traffico sui *container* e « fanno feedering » come se fosse un problema secondario sul quale quelle regioni non debbono dire niente.

Mi pare che, a prescindere dalla mancanza di alcun nesso teleologico con l'articolo 1 e con le finalità a cui questa legge voleva ottemperare, esso è sintomo dell'ennesimo meccanismo. Anche l'emendamento presentato stamattina dal Governo, sul quale abbiamo modo di concordare — glielo voglio dire subito, signor sottosegretario — è il sintomo di questo meccanismo furbesco. Non credo che questo problema sia nato stamattina. Se lei lo avesse portato in Commissione in precedenza, ne avremmo parlato e discusso, ma lo avremmo affinato, e avremmo prestatato il nostro consenso. Vedo che lei, signor

sottosegretario, scuote la testa in segno di assenso. Però lei non mi può fare contento e, non so se questo termine si può riportare nei resoconti, « minchiato » (con il suo particolare significato). Io la ringrazio, ma anche su questo, *timeo danaos et dona ferentes*. Lei non mi può fare contento se è d'accordo con me. Non mi basta, signor sottosegretario! Lei deve dire che avete sbagliato a portare queste norme con un emendamento stamattina. Davvero i suoi uffici ministeriali non conoscevano prima questo problema? Credo che sia una missione di inefficienza e di colpevolezza.

Siamo perfettamente convinti che una migliore gestione dei beni del demanio marittimo porti la necessità di allungare il periodo a sei anni, ma perché non a otto? Il meccanismo dei sei anni, anziché dei quattro anni, è un meccanismo che va rivisto in relazione alla coerenza tra una concessione demaniale, l'investimento che viene fatto e un piano di ammortamento dell'investimento stesso. A un'impresa che ha una concessione demaniale in ambito portuale o, comunque, in un ambito con rilevanza marittima (penso ad un cantiere, penso ad una banchina, penso ad un terminale), perché si deve limitare la concessione a sei anni? Infatti, deve essere presentato un piano di utilizzo dell'area demaniale. Nel 1968, trentadue anni fa e presumibilmente trentadue chili fa, ero un giovane ufficiale di marina e mi occupavo di demanio marittimo. Erano dati incontrovertibili che una concessione demaniale marittima dovesse essere calibrata *in primis* al progetto, *in secundis* agli anni necessari per portare ad ammortamento naturale l'investimento che l'impresa aveva compiuto sulla concessione. Qui, invece, facciamo ad occhio: sei anni anziché quattro. Che cosa cambia? Vanno bene i sei anni, potrebbero andare bene otto, nove o dieci. Manca quell'idea di progettualità necessaria per stabilire che quella concessione vale cinquant'anni o dieci anni. Questo consentirebbe tra l'altro alle imprese di accedere al credito. Però, la volontà statalista di tenere sotto

il tacco l'impresa perché debba comunque rispondere sempre e andare ad elemosinare un sostegno al Governo (di questo segno politico), vi induce anche su questo a fare un cachinno di modifica legislativa. È « una voce dal sen fuggita », se così si può dire, per usare il gergo operistico.

Questa norma che approveremo è un'altra occasione perduta per rimettere le mani sulla *tonnage tax*. Abbiamo fatto una serie di modifiche sul trattamento tributario delle imprese marittime. Ogni volta che parliamo di *tonnage tax* i sottosegretari per le finanze non ci dicono che la *tonnage tax*, cioè una tassa applicata alle imprese marittime sul tonnello lavorato che consente alle imprese di pianificare il carico fiscale, quindi gli ammortamenti, consente di pianificare anche i costi gestionali: si sa di quante migliaia di tonnellate di naviglio si dispone, quante tasse si devono pagare, così come accade in larghissima parte del mondo. Lo sa, signor sottosegretario, perché questa norma non è mai stata approvata? Perché non c'è mai stato un sottosegretario per le finanze che sia stato in grado di dire a quanto ammontasse l'introito ricavato dall'IRPEG o dall'IRPEF, a seconda delle tipologie gestionali delle imprese marittime (per lo più l'IRPEG), o da altre imposte tipo l'ILOR (quando c'era) e l'IRAP, adesso. Quindi non si sa quale debba essere la copertura finanziaria applicando la *tonnage tax*, che rappresenterebbe una delle forme di semplificazione, non solo la migliore possibile, ma anche la più accettata dall'impresa, nonché quella di più facile esazione da parte dello Stato. Infatti, il 1° gennaio lei può andare presso un'impresa marittima e dire: mi devi dare tanti miliardi quanti milioni di tonnellate di stazza lorda, o di portata, hai gestito (si tratta poi di stabilire un meccanismo). Eppure non si fa. Sono quattro anni che ne parliamo. Non c'è un sottosegretario per le finanze che sia capace di prendere uno straccio di pezzo di carta e dire: noi introitiamo una certa somma, dobbiamo dunque calibrare la *tonnage tax* sulla base di questa somma. Non si riesce ad ottenere neanche questo!

Ovviamente, stiamo parlando a « due suocere » perché la nuora (il Ministero delle finanze) intenda: vi prego, quindi, di parlare con la vostra nuora, perché finalmente riesca a « sturarsi le orecchie ».

Infine, signor sottosegretario, lei conosce il grave problema che attualmente si pone a Civitavecchia: non ho alcuna difficoltà a riconoscere che si tratta del mio collegio, come suggerisce il collega Giardiello; so bene che è il mio collegio e presto torneremo alla competizione elettorale. Mi creda, però, non si tratta di un'operazione elettoralistica, è una questione per la quale mi batto da anni. Le Ferrovie dello Stato, a mio avviso in maniera del tutto legittima, affermano: non siamo più in grado di fare l'armatore con le carrette che abbiamo a disposizione; non siamo più in grado di svolgere il servizio con la Sardegna con i costi che abbiamo. Bisogna trovare una soluzione, allora, ma la soluzione sarebbe semplice: il provvedimento in esame avrebbe potuto rappresentare l'occasione per ammodernare la flotta delle Ferrovie dello Stato; procedendo al suo ammodernamento, come è avvenuto per la Tirrenia, si sarebbe potuto stabilire che l'azienda delle Ferrovie dello Stato può andare, in qualche maniera, sul mercato. Si poteva vendere un'azienda con una flotta ammodernata oppure si poteva consentire alla stessa azienda di proseguire a fornire il suo servizio, magari trasportando non solo i propri carri o qualche gommato: rimanendo, quindi, nel settore merci, che è produttivo.

Per quanto riguarda il settore passeggeri, poi, nessuno riuscirà a convincermi che non si riesce a rendere produttivo un segmento di attività con 2 milioni e mezzo di passeggeri all'anno! Si tratta di partecipare alla divisione di una torta di clientela di 2 milioni e mezzo di passeggeri, che comprano il biglietto, pagano per far salire sulla nave l'automobile, mangiano, bevono, dormono, comprano qualcosa a bordo, vedono un film, magari possono anche giocare alle *slot machine*: non ho idea di cosa si possa mettere sulle navi, ma non riesco a credere che 2

milioni e mezzo di passeggeri non siano un buon *target* d'impresa! Da parte del Governo, è molto grave non solo non intervenire concretamente, né con questa né con altre norme, ma anche aprire il solito tavolo davanti al solito ministro Salvi; l'ho già detto in questa sede e lo ripeto: quando si invita qualcuno, al tavolo bisogna far trovare qualcosa da mangiare, non aria fritta, non chiacchiere! Abbiamo un altro tavolo per decidere cosa sarà dei 200 lavoratori della Garibaldi o dei lavoratori delle Ferrovie dello Stato imbarcati sulle navi traghetto, ma si rischia una vera e propria diaspora, un *exodus* di persone che gireranno per tutta Italia, mentre, magari, sono radicate a Civitavecchia, a Golfo Aranci, a Messina, dove fanno studiare i figli, hanno comprato la casa, stipulando un mutuo ed assumendosi debiti. Sono questioni che io conosco perfettamente e che il Governo dovrebbe conoscere, perché le abbiamo denunciate più di una volta: anche questa, quindi, è un'occasione perduta per l'ammodernamento della flotta.

Certo, le Ferrovie dello Stato non possono provvedere al servizio per la Sardegna con navi che hanno trent'anni: non glielo consentiremmo noi per primi! Non è più possibile: andiamo nella direzione della massima sicurezza possibile, in considerazione di tutti i danni che possono verificarsi a causa di una navigazione non sicura, ed anche a tale riguardo ci troviamo di fronte ad un'occasione perduta.

Signor sottosegretario, esprimeremo un voto favorevole sul provvedimento in esame ma non potremo votare l'articolo 9: non ce lo perdonerebbero non solo le nostre regioni, ma neanche quelle guidate dal centrosinistra! Avete realizzato uno scippo di competenze su un decreto legislativo che è attuativo di una delle norme della Bassanini: in quel decreto legislativo, all'improvviso, con una modifichetta, prevedete che certe competenze non spettino più alle regioni!

Quindi, non viene data una nuova competenza alle regioni; anzi, viene ridotta una loro competenza nel settore dei

porti fino ad escludere quelli d'interesse per la difesa (posso anche capirlo), per la sicurezza (lo capisco un po' meno), e addirittura quelli di interesse nazionale ed internazionale! Una grande regione portuale, come la Liguria, o come il Veneto, ha interesse a creare relazioni internazionali con i paesi vicini, anche attraverso la portualità, una modalità di trasporto da combinare con altre modalità di trasporto, con un progetto regionale o interregionale. Si confinano così le regioni ad un ruolo secondario, che alla fine si riduce al parere da esprimere sulla nomina di un presidente dell'autorità portuale, cosa sulla quale avvengono e stanno per avvenire indecorosi mercanteggiamenti, con spostamenti di personaggi legati ai più vari partiti politici, al fine di aggirare la norma che il Parlamento stabilì nel 1994 (in base alla quale chi fa il presidente dell'autorità portuale per due consigli di quattro anni, non può più farlo e deve passare ad un altro mestiere).

Occorre rinnovamento, occorre una classe dirigente nuova, più giovane, più capace, più tecnologicamente avanzata, ma dopo sette anni, tre mesi e dieci giorni il presidente dell'autorità portuale di Civitavecchia, Nerli, ad esempio, diventa indispensabile a Napoli, dove resta altri otto anni. Infatti, siccome non potevate garantirgli un collegio elettorale, perché ne avete pochi e quei pochi sono malsani, lo avete mandato a fare un presidente della *port authority* di Napoli. Vergogna!

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

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, signor sottosegretario, sarò breve, anche perché il disegno di legge in esame è stato affrontato in modo approfondito, come ricordava il relatore Duca, in Commissione trasporti alla Camera e fa seguito ad un analogo approfondito esame in Commissione al Senato. Ricordo che proprio al Senato il gruppo di Alleanza nazionale si è battuto, insieme agli altri gruppi del Polo della libertà, esprimendo parere favorevole in modo tale che un provvedi-

mento giudicato decisamente necessario dalle categorie interessate potesse essere approvato in tempi rapidi e, comunque, prima della fine dell'attuale legislatura.

Il mio intervento è volto semplicemente a ricordare — come ha già fatto opportunamente il collega Becchetti — che, ferma restando la soddisfazione generale per il provvedimento presentato, restano perplessità sull'articolo 9, che è stato aggiunto successivamente. Noi riteniamo che solo con provvedimenti concreti si possa attuare il regionalismo e non con quella riforma federalista che non riuscite a portare in aula perché non avete i voti alla Camera in seconda lettura.

Si parla di regionalismo, di attribuzione di poteri agli enti locali, in una logica di *devolution*, spesso citata sia dal Governo sia, più a ragione, dalle forze dell'opposizione, ma contenuto del suddetto articolo sembra andare esattamente nella direzione opposta. Resta dunque questa ferma perplessità e non si capisce il motivo dell'inserimento di questo articolo all'ultimo momento.

Per il resto non mi resta che ricordare che, ferme restando tutte le perplessità emerse nell'ambito dell'Unione europea circa le disposizioni in materia di investimenti per le imprese marittime, peraltro sanate, il settore ha sicuramente bisogno di tale tipo di sostegno. Le categorie dei trasportatori e dei lavoratori marittimi forse sono state trascurate per anni, comunque non si è tenuto conto del grave carico di lavoro e delle condizioni di competitività che la recente apertura dei mercati ha creato ad avviso dell'Unione europea. Il disegno di legge in esame, quindi, non può che trovare una rapida approvazione ed il sostegno di Alleanza nazionale.

PRESIDENTE. Non vi sono altri iscritti a parlare e pertanto dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali. Prendo atto che il relatore e il rappresentante del Governo rinunciano alla replica.

Il seguito del dibattito è rinviato ad altra seduta.

Discussione della proposta di legge: Duca ed altri: Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi (6874) (ore 16).

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione della proposta di legge, di iniziativa dei deputati Duca ed altri: Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi.

(Contingentamento tempi discussione generale - A.C. 6874)

PRESIDENTE. Comunico che il tempo riservato alla discussione generale è così ripartito:

relatore: 20 minuti;

Governo: 20 minuti;

richiami al regolamento: 10 minuti;

interventi a titolo personale: 1 ora e 10 minuti (con il limite massimo di 16 minuti per il complesso degli interventi di ciascun deputato).

Il tempo a disposizione dei gruppi, pari a 4 ore e 45 minuti, è ripartito nel modo seguente:

Democratici di sinistra-l'Ulivo: 43 minuti;

Forza Italia: 39 minuti;

Alleanza nazionale: 38 minuti;

Popolari e democratici-l'Ulivo: 35 minuti;

Lega nord Padania: 34 minuti;

UDEUR: 32 minuti;

Comunista: 32 minuti;

i Democratici-l'Ulivo: 32 minuti.

Il tempo a disposizione del gruppo misto, pari a 50 minuti, è ripartito tra le componenti politiche costituite al suo interno nel modo seguente:

Rifondazione comunista-progressisti: 10 minuti; Verdi: 9 minuti; CCD: 8 minuti; Socialisti democratici italiani: 6 minuti; Rinnovamento italiano: 4 minuti; CDU: 4 minuti; Federalisti liberaldemocratici repubblicani: 3 minuti; Minoranze linguistiche: 3 minuti; Patto Segni-riformatori liberaldemocratici: 3 minuti.

(Discussione sulle linee generali - A. C. 6874)

PRESIDENTE. Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

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

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

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, la proposta di legge al nostro esame mira a ridurre drasticamente i pericoli derivanti dal trasporto di idrocarburi sulle navi che attraversano i nostri mari; si tratta di pericoli per le nostre coste e per i mari italiani del bacino del Mediterraneo.

La proposta di legge di iniziativa parlamentare, il cui primo firmatario è l'onorevole Duca, nasce a seguito della Commissione di indagine conoscitiva sulla sicurezza del trasporto marittimo e sulla tragica vicenda del traghetto *Moby Prince*, effettuata dalla Commissione trasporti della Camera dei deputati, il cui relatore era l'onorevole Biricotti.

Il documento finale, approvato all'unanimità, auspicava atti di indirizzo e interventi legislativi mirati ad ottenere la costruzione di navi il più possibile sicure, normative innovative sulla sicurezza della navigazione, anche mediante sistemi di controllo tecnologicamente avanzati, verifiche puntuali sull'attuazione delle normative nazionali, comunitarie e intermodali

vigenti, nonché specifiche norme che tengano conto dell'originalità e specificità della conformazione del nostro paese.

Nel mar Tirreno alcuni anni fa si è verificato il drammatico affondamento della motocisterna *Haven*, che ha provocato un inquinamento di notevoli proporzioni nei mari e nelle coste italiane. Alle operazioni di bonifica ha contribuito lo Stato italiano e la stessa compagnia petrolifera. Tuttavia, l'evento non ha prodotto un adeguato sussulto nella pubblica opinione e nella politica comunitaria europea.

Ben altro atteggiamento è stato assunto dalle autorità federali statunitensi e canadesi a seguito dell'incagliamento della superpetroliera *Exxon Valdez*. Sono state emanate norme molto rigide sugli standard di sicurezza delle motocisterne e fissate norme sulla corresponsabilità, in caso di inquinamento da idrocarburi delle acque marine, in capo ai proprietari del carico.

Lo Stato dell'Alaska, di propria iniziativa, ha emanato norme ancora più rigide ed ha disposto sanzioni anche nel caso di modeste violazioni delle norme antinquinamento, che prevedono multe minime di 70 mila dollari. Canada e Stati Uniti d'America, inoltre, vietano il cabotaggio sui porti federali alle compagnie straniere e consentono l'approdo nei porti di competenza solo a navi che abbiano propri rappresentanti, assicurati senza limite di copertura, in uno degli Stati federati.

Tutto ciò ha provocato un sensibile miglioramento negli standard di sicurezza delle navi che transitano nelle coste e nei mari nord americani. Nel contempo, il naviglio interdetto a quel tipo di traffico si è riversato sugli altri mari determinando un surplus di navi e un consistente abbassamento dei noli. Tale logica di mercato ha privilegiato i costi bassi nel trasporto ed ha esportato nei mari europei, africani ed asiatici i gravi rischi di inquinamento.

Purtroppo le stesse compagnie petrolifere che hanno assunto determinazioni responsabili in altri mari, nei mari europei si servono di naviglio a basso costo

mettendo fuori mercato quegli armatori che hanno costruito navi con adeguati standard di sicurezza — in particolare, le motocisterne a doppio scafo — che ovviamente hanno un nolo più alto.

Dopo il disastro della motocisterna *Erika*, spaccatasi in due nei pressi delle coste bretoni, provocando un danno ambientale ingentissimo, sembrava che le autorità francesi fossero indotte ad anticipare l'entrata in vigore di norme più stringenti volte a dare garanzie contro i danni da inquinamento. Invece, come purtroppo accade spesso quando avvengono danni ambientali, il tempo trascorso ha fatti venir meno l'attenzione della pubblica opinione, mentre, come ha recentemente sostenuto opportunamente il ministro dell'ambiente, onorevole Bordon, prevalgono altre esigenze ed altri interessi, anche se legittimi.

In tal modo il disastro della motocisterna *Erika* con il tempo è diventato un terreno di polemica per accaparrarsi il controllo dei registri internazionali di classifica navale, rinviando a tempi lunghi, lunghissimi l'entrata in vigore delle norme che avrebbero portato il naviglio europeo alla pari delle condizioni esistenti con la OPA 90 nordamericana.

La proposta di legge in esame, che giunge in aula dopo un partecipato ed interessante confronto in Commissione trasporti, tiene conto dei gravissimi rischi che potrebbero derivare alle nostre coste e ai nostri mari dai possibili incidenti navali che potrebbero interessare le navi adibite al trasporto di idrocarburi.

Colleghi, pesante cosa potrebbe accadere se un incidente simile a quello della motocisterna *Erika* capitasse nel mar Adriatico, un mare che dal golfo di Trieste alla fossa albanese — dopo Vasto — ha una profondità media di 60 metri; un mare che conosce il ricambio totale delle proprie acque in 90 anni. Un incidente nel golfo di Trieste provocherebbe danni incalcolabili per città come Venezia, Ravenna, Rimini, Ancona, Pescara; per l'ambiente, la cultura, l'economia legata alla pesca e al turismo. Un mare nel quale ogni anno dai e nei porti italiani partono

e arrivano 71 mila navi (mercantili, passeggeri, traghetti misti) senza tenere conto delle navi militari, da pesca marittima, da diporto di transito o da svago.

Se calcoliamo anche questi mezzi e quelli che navigano sull'altra sponda del mare Adriatico, ogni giorno ci sono migliaia di movimenti in mare che necessitano di nuove regole di sicurezza. Il rischio è analogo per il Tirreno, lo Ionio, le isole della Sardegna e della Sicilia e gli splendidi arcipelaghi del Mediterraneo.

Onorevoli colleghi, non possiamo aspettare il peggio prima di intervenire. La proposta di legge, che auspico venga approvata rapidamente, si propone di prevenire gli incidenti in mare o di limitarne le conseguenze, di promuovere l'uso di navi cisterna ecologiche e sicure e lo sviluppo delle attività di controllo e assistenza al traffico marittimo mercantile.

L'articolo 2 del testo prevede che anche i proprietari del carico, quando non abbiano adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno ambientale, siano chiamati a rispondere per i danni secondo le norme nazionali e internazionali. Su questo punto vi è stata una discussione interessante in Commissione giustizia, la quale ha opportunamente puntualizzato nel suo parere la norma che con un emendamento è stata introdotta all'articolo 2.

L'articolo 3 prevede misure tese a favorire la demolizione delle navi a singolo scafo non conformi ai più avanzati livelli di sicurezza; lo stesso articolo stabilisce un contributo alla demolizione delle motocisterne e chimichiere che alla data del 31 dicembre 1999 abbiano venti anni dall'entrata in esercizio e che hanno una portata lorda superiore a mille tonnellate.

Il comma 2 prevede l'entità del contributo per ogni tonnellata di portata lorda e fissa il limite temporale ai beneficiari che siano già proprietari di navi iscritte nei registri dell'articolo 146 del codice della navigazione alla data del 30 settembre 2000. Ciò per evitare che alcuni

« furbi » acquistino le cosiddette carrette del mare al solo scopo di avere titolo al beneficio della demolizione.

L'articolo 4 stabilisce le modalità di concessione del contributo.

L'articolo 5 stabilisce i limiti di operatività del beneficio e la decadenza dallo stesso. In particolare viene stabilito che le imprese armatoriali che beneficiano del contributo alla demolizione di navi di proprietà non potranno utilizzare navi cisterna a singolo scafo con più di venti anni di anzianità sul cabotaggio italiano. In sostanza non potranno acquistare e utilizzare carrette del mare nei mari italiani. Il comma 3 prevede che dall'entrata in vigore della presente legge non possono essere iscritte nei registri italiani navi cisterna per trasporto petroli e chimici che abbiano singolo scafo e più di venti anni di costruzione.

L'articolo 6 prevede che entro dodici mesi dall'entrata in vigore della legge, con decreti del Ministero dei trasporti e della navigazione, di concerto con il ministro dell'ambiente, vengano fissate norme attuative del sistema VTS, di controllo delle rotte marittime e della separazione delle rotte.

L'articolo 7 indica la copertura finanziaria della proposta di legge.

Onorevoli colleghi, il commissario europeo, onorevole Loyola De Palacio, durante un incontro molto interessante con la Commissione trasporti della Camera dei deputati, ha apprezzato la proposta di legge ed ha auspicato che il Parlamento e il Governo italiano riescano ad approvarla. La differenza tra una nave a scafo singolo e una nave a scafo doppio è visibile dalle conseguenze di due disastri marini, che vorrei ricordare: la motocisterna *Erika*, a singolo scafo, è affondata spaccandosi e determinando un disastro ambientale i cui danni si vedranno per molti decenni; invece, la motocisterna *Jevoli Sun*, a doppio scafo, è affondata nei mari della Manica senza provocare alcun danno all'ambiente e alle coste. Certo, la sicurezza completa è impossibile nei traffici marittimi, ma la norma proposta dal

provvedimento in esame offre maggiori e più estese possibilità di prevenzione dei rischi di inquinamento marino.

Signor Presidente, onorevoli colleghi, per le argomentazioni che ho cercato di svolgere, per il lavoro di approfondimento e di unità, di sensibilità e di responsabilità svolto dalla Commissione trasporti, per il prezioso contributo delle Commissioni affari costituzionali, bilancio, giustizia e della Commissione per le politiche comunitari, chiedo all'Assemblea di esprimere il voto favorevole in tempi brevi, in modo che il Senato della Repubblica possa avere il tempo di approvare il provvedimento: sarebbe un atto che qualificherebbe il nostro lavoro, insieme a tanti altri atti qualificati compiuti in questa legislatura; sarebbe, altresì, un esempio per tutta l'Europa.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

MARIO OCCHIPINTI, Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione. Signor Presidente, colleghi, il provvedimento in esame, in materia di prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi (e, più in generale, di sostanze chimiche pericolose), è in diretta connessione — in una visione organica e strategica — con il provvedimento in materia di investimenti di cui si è discusso in precedenza. Il provvedimento in esame, con gli investimenti previsti ed incentivati, si situa sul versante *construens*; il provvedimento di cui si è discusso in precedenza si situa, invece, sul versante *destruens*: esso, cioè, agevola l'eliminazione delle vecchie « carrette » del mare (quelle a singolo scafo), motivando il proprietario del carico trasportato ad utilizzare naviglio di qualità. È questo uno degli obiettivi di fondo del provvedimento in esame.

La coscienza dei paesi comunitari ed i passi conseguenti per impedire perdite di idrocarburi o sostanze pericolose — con i gravissimi rischi ambientali a cui il relatore ha fatto cenno — sollecitano provvedimenti di grandissima urgenza e, pur-

troppo, di continua attualità. Gli sforzi che il Governo ha profuso in campo europeo — anche per le sue forti posizioni — e l'impegno assunto negli ultimi mesi (mi riferisco agli impegni del ministro dei trasporti in sede comunitaria, alle direttive del ministro dell'ambiente relative ai nostri mari e, in particolare, alle recenti direttive riguardanti la laguna di Venezia) testimoniano l'alto grado di sensibilità e la necessità di scelte concrete e condivise (questo lo possiamo certamente affermare) da tutte le componenti del settore. Inoltre, vi è l'impegno a completare e a dotare adeguatamente il sistema di controllo delle nostre coste con il sistema VTS, ormai in fase avanzata.

Il disegno di legge risponde a queste attese e fa onore alla politica, ai suoi rappresentanti istituzionali, al Governo e al Parlamento nelle sue componenti di maggioranza e di minoranza, che hanno dato un grande contributo unitario, direi quasi anticipando le determinazioni che l'Unione europea prenderà nei prossimi mesi. Il rispetto dell'ambiente marino e la sicurezza della navigazione intesa in senso lato, la salvaguardia e l'incremento di investimenti e di lavoro, nonché l'impulso a nuove tecnologie applicate rappresentano obiettivi che il Governo ha perseguito fortemente e con questi due provvedimenti — che vediamo collegati — si è avvicinato notevolmente al traguardo.

Vorrei ringraziare per il lavoro compiuto l'intera Commissione, in tutte le sue componenti, perché credo che da questo provvedimento il nostro paese e la qualità della vita nel nostro mare trarranno grande giovamento.

PRESIDENTE. Il primo iscritto a parlare è l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, oggi è il festival del mare: abbiamo infatti concentrato la nostra attenzione su questi due provvedimenti, che peraltro erano molto attesi, specialmente quello ora in discussione, il cui spirito noi condividiamo a 360 gradi. Possiamo giusto segnalare una pecca, quella di non aver