

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva (*Vedi votazioni*).

(S. 4610 — *Ratifica ed esecuzione del Trattato generale di amicizia e cooperazione privilegiate tra la Repubblica italiana e la Repubblica argentina, fatto a Buenos Aires il 6 aprile 1998, con due Protocolli, fatti a Roma, il 29 marzo 1999*) (approvato dal Senato) (7214):

(Presenti e votanti ..... 348  
Maggioranza ..... 175  
Hanno votato sì ... 348).

**Seguito della discussione del disegno di legge: S. 4755 — Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime (approvato dal Senato) (7451) (ore 15,15).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge, già approvato dal Senato: Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime.

Ricordo che nella seduta del 17 gennaio scorso è mancato il numero legale nella votazione dell'emendamento Chincarini 5.2.

**(Ripresa esame dell'articolo 5 — A.C. 7451)**

PRESIDENTE. Riprendiamo l'esame dell'articolo 5, nel testo della Commissione (*vedi l'allegato 1 — A.C. 7451 sezione 1*).

Pongo nuovamente in votazione l'emendamento Chincarini 5.2...

PAOLO BECCHETTI. Dobbiamo prima parlare !

PRESIDENTE. Onorevole Becchetti, dobbiamo prima votare l'emendamento sul quale era mancato il numero legale. Ora non si può più intervenire, ma le darò la parola successivamente quante volte vuole, caro notaio.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Chincarini 5.2, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge (*Vedi votazioni*).

(Presenti ..... 351  
Votanti ..... 200  
Astenuti ..... 151  
Maggioranza ..... 101  
Hanno votato sì ..... 40  
Hanno votato no . 160).

Passiamo alla votazione dell'emendamento Chincarini 5.16.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Chincarini. Ne ha facoltà.

UMBERTO CHINCARINI. Presidente, riprendo il filo del discorso sorprendentemente interrotto dalla maggioranza nella settimana scorsa, per ribadire la necessità di abrogare almeno una parte dell'articolo 5 che contrasta con le disposizioni che prevedono, per entrare in Italia e nell'area Schengen, la necessità di un visto di ingresso e di un documento valido e riconosciuto dal Governo italiano. Sarebbe stato opportuno, a nostro avviso, rinviare il testo alla I Commissione perché fosse inserito in appropriati provvedimenti di ulteriore modifica del citato decreto legislativo n. 286 del 1998. Qualora l'articolo 5 fosse approvato, sarebbero lesi gli interessi degli Stati facenti parte dell'accordo di Schengen, rendendo l'Italia inadempiente.

La I Commissione, nell'esprimere il parere alla Commissione trasporti su questo disegno di legge, invitava a valutare l'opportunità della disposizione di cui al comma 1 che « parrebbe introdurre una deroga alla disciplina vigente in materia di immigrazione ». Noi crediamo che questa deroga sia introdotta e, per questo, ne chiediamo l'abrogazione invitando la re-

stante parte della Casa delle libertà ad esprimere voto favorevole su questo emendamento.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

**PAOLO BECCHETTI.** Presidente, comprendiamo perfettamente le argomentazioni del collega Chincarini, tuttavia, dovrò invitare i colleghi del mio gruppo ad astenersi su questo punto perché ci troviamo in una situazione normativa in cui i marittimi imbarcati, che non siano in possesso dei requisiti richiesti dalla Commissione di Schengen — come ha ammesso il collega Chincarini —, si troverebbero in condizioni di privilegio rispetto ad altri cittadini che venissero in Italia per altra via. Peraltro, appartiene alla consuetudine marittima, al diritto internazionale marittimo e al diritto internazionale pubblico la facoltà per i marittimi, di qualunque nazionalità essi siano, una volta che la nave sia approdata, di scendere a terra. Il problema, dunque, riguarda i controlli, non le autorizzazioni. Non mi pare che, data la peculiarità della situazione dei marittimi imbarcati e tenuto conto di una norma che prevede un rapporto tra comunitari ed extracomunitari, questa possa essere una strada percorribile. Possiamo presentare una risoluzione, un ordine del giorno o un atto che impegni il Governo ad adottare misure più idonee per il controllo degli extracomunitari giunti in Italia su navi affinché non ne approfittino per rimanere sul nostro territorio o per svolgere attività clandestine nel nostro paese, tuttavia, non mi sembra giusto consentire ad un marittimo comunitario imbarcato su una nave che approda in un porto italiano di scendere e riposarsi e negare, invece, le medesime possibilità ad un extracomunitario. Non me la sento proprio di invitare i colleghi del mio gruppo ad esprimere voto favorevole su questo emendamento e preferisco invitarli ad astenersi, con l'intesa che l'argomento potrà essere riesaminato.

**PRESIDENTE.** Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Chincarini 5.16, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera respinge *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i> .....	360
<i>Votanti</i> .....	206
<i>Astenuti</i> .....	154
<i>Maggioranza</i> .....	104
<i>Hanno votato sì</i> .....	42
<i>Hanno votato no</i> ..	164).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Burlando 5.1, accettato dalla Commissione e dal Governo e sul quale la V Commissione (Bilancio) ha espresso parere contrario.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i> .....	346
<i>Votanti</i> .....	298
<i>Astenuti</i> .....	48
<i>Maggioranza</i> .....	150
<i>Hanno votato sì</i> .....	288
<i>Hanno votato no</i> ..	10).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 5, nel testo emendato.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i> .....	361
<i>Votanti</i> .....	213
<i>Astenuti</i> .....	148
<i>Maggioranza</i> .....	107
<i>Hanno votato sì</i> .....	179
<i>Hanno votato no</i> ..	34).

**(Esame dell'articolo 6 - A.C. 7451)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 6, nel testo della Commissione (vedi l'allegato A - A.C. 7451 sezione 2).

Nessuno chiedendo di parlare e non essendo stati presentati emendamenti, passiamo alla votazione dell'articolo 6.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, ...

PRESIDENTE. È una norma interpretativa, onorevole Becchetti.

PAOLO BECCHETTI. In realtà non è affatto interpretativa, signor Presidente. Si vuole spacciare per norma interpretativa una norma di favore che contraddice l'impianto dell'articolo 1 del provvedimento in esame. L'articolo 1 finalizza il provvedimento al rilancio dell'impresa marittima, nonché all'armamento e all'ammodernamento della flotta; poi, come sempre, spunta come un fungo - l'ho già dichiarato in sede di discussione sulle linee generali - questa norma a favore delle autorità portuali volta a far sì che le stesse incassino un differenziale di canone. Non è una norma interpretativa e comunque con questo provvedimento c'entra come i cavoli a merenda! Capiamo perfettamente che esiste un problema, ma poteva essere disciplinato diversamente. Ma ormai la tecnica delle norme « zibaldone » l'abbiamo denunciata più di una volta. Pertanto non possiamo votare a favore dell'articolo 6 e ci asterremo.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 6.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i> .....	369
<i>Votanti</i> .....	175
<i>Astenuti</i> .....	194
<i>Maggioranza</i> .....	88
<i>Hanno votato sì</i> ....	173
<i>Hanno votato no</i> ..	2).

**(Esame dell'articolo 7 - A.C. 7451)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 7, nel testo della Commissione identico a quello approvato dal Senato (vedi l'allegato A - A.C. 7451 sezione 3).

Nessuno chiedendo di parlare e non essendo stati presentati emendamenti, passiamo alla votazione dell'articolo 7.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Savarese. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, il gruppo di Alleanza nazionale si asterrà su questo articolo. Mentre, infatti, siamo assolutamente favorevoli alle iniziative a favore del cabotaggio, perché riteniamo che il cabotaggio nel Mediterraneo debba essere sviluppato e debba ottenere il sostegno che merita, abbiamo qualche perplessità sull'ultima parte dell'articolo, là dove si dice che i fondi in questione possono essere utilizzati per studi di fattibilità finalizzati allo sviluppo del cabotaggio. Siccome non ci è affatto chiaro in cosa possano consistere questi studi di fattibilità e chi li debba svolgere, il gruppo di Alleanza nazionale si asterrà - ripeto - su questo articolo.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Sarò molto rapido, signor Presidente. Noi abbiamo il dovere di far constatare che questo provvedimento, sulla cui finalità complessiva siamo d'accordo e che porteremo comunque in porto, evidenzia però un modo di fare legislazione che non ci piace per la sua imprecisione ed anche perché mescola molte carte in tavola. Nel provvedimento

sono infatti presenti norme che non hanno nulla a che fare con i veri interessi del cabotaggio marittimo. Qui si tratta di utilizzare le ritenute per le sovvenzioni alle imprese che esercitano linee marittime. Lo Stato dà soldi a chi ha la responsabilità di alcune linee marittime di un certo interesse e su queste sovvenzioni vengono effettuate delle ritenute. Ebbene, lo Stato vuole ora riprendersi i soldi delle ritenute per utilizzarli per non meglio precisati studi di fattibilità finalizzati allo sviluppo del cabotaggio. Domando ai giuristi che sono in aula: ma uno studio di fattibilità di cosa? Uno studio di fattibilità rispetto al cabotaggio? Uno studio di fattibilità sulle ipotesi di realizzazione di un cabotaggio marittimo che sposti, per esempio, le merci dal traffico su terra, su gomma, al traffico via mare? Tutto resta indefinito, tutto resta vago, perché questo è il brodo di coltura nel quale si può inzuppare il pane. E credo che questo Governo abbia mostrato più di una volta una certa attitudine e una certa capacità sotto questo profilo.

Per questa ragione noi voteremo contro l'articolo 7. Riteniamo infatti che sia un articolo oscuro e pericoloso, un articolo in virtù del quale si possono esercitare attività che non sono soggette ad alcun controllo: né da parte del Parlamento né da parte di nessun altro.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 7.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i> .....	365
<i>Votanti</i> .....	293
<i>Astenuti</i> .....	72
<i>Maggioranza</i> .....	147
<i>Hanno votato sì</i> .....	180
<i>Hanno votato no</i> ..	113).

***(Esame dell'articolo 8 - A.C. 7451)***

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 8, nel testo della Commissione,

identico a quello approvato dal Senato, e dell'unico emendamento ad esso presentato *(vedi l'allegato A - A.C. 7451 sezione 4)*.

Nessuno chiedendo di parlare, invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione.

EUGENIO DUCA, *Relatore*. La Commissione esprime parere favorevole sull'emendamento 8.1.

PRESIDENTE. Il Governo?

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il parere del Governo è conforme a quello espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento 8.1 *(da votare ai sensi dell'articolo 86, comma 4-bis, del regolamento)*, accettato dalla Commissione e dal Governo.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva *(Vedi votazioni)*.

<i>(Presenti</i> .....	375
<i>Votanti</i> .....	336
<i>Astenuti</i> .....	39
<i>Maggioranza</i> .....	169
<i>Hanno votato sì</i> .....	334
<i>Hanno votato no</i> ..	2).

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 8, nel testo emendato.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:  
la Camera approva (*Vedi votazioni*).

<i>(Presenti</i> .....	385
<i>Votanti</i> .....	343
<i>Astenuti</i> .....	42
<i>Maggioranza</i> .....	172
<i>Hanno votato sì</i> .....	285
<i>Hanno votato no</i> ..	58).

**(Esame dell'articolo 9 - A.C. 7451)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 9, nel testo della Commissione, e dell'unico emendamento ad esso presentato (*vedi l'allegato A - A.C. 7451 sezione 5*).

Nessuno chiedendo di parlare, invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione.

EUGENIO DUCA, *Relatore*. La Commissione esprime parere favorevole sull'emendamento Gatto 9.1. Di conseguenza, è di fatto assorbito l'ordine del giorno Gatto n. 9/7451/1, che verte sullo stesso argomento.

PRESIDENTE. Il Governo ?

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il parere del Governo è conforme a quello espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Gatto 9.1, accettato dalla Commissione e dal Governo.

*(Segue la votazione)*.

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione:  
la Camera approva (*Vedi votazioni*).

<i>(Presenti</i> .....	379
<i>Votanti</i> .....	371
<i>Astenuti</i> .....	8
<i>Maggioranza</i> .....	186
<i>Hanno votato sì</i> .....	339
<i>Hanno votato no</i> ..	32).

Passiamo alla votazione dell'articolo 9. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Presidente, sull'articolo 9 desidero reiterare la denuncia che ho già fatto in sede di discussione sulle linee generali.

Nonostante le assicurazioni del relatore, mi sono convinto che questa norma, che modifica in parte il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 (una delle tante leggi derivate dalle deleghe « ex Bassanini »), sopprima una parte delle disposizioni che prevedono il decentramento dei poteri alle regioni in materia di portualità. Siamo in presenza di una norma — peraltro non contenuta nell'impianto originario del provvedimento che aveva altri e ben definiti scopi, che ci avevano spinto a favorire un'accelerazione dell'iter del provvedimento, che abbiamo visto invece tradire nel percorso legislativo attraverso questi « intrugli » che sono stati inseriti nel testo — che è molto pericolosa per una maggioranza che sta facendo una grande campagna sul federalismo e sul fatto che non si approvi la legge sul cosiddetto federalismo, una delle grandi riforme che si sarebbero dovute fare.

Ebbene, con la norma in esame, una di quelle che modifica il decentramento amministrativo, si riduce il potere delle regioni in materia di portualità, escludendo il loro interesse e il loro potere decisionale, quello di concorso, di codecisione e di condivisione delle decisioni da prendere, quando si tratta della sicurezza dei porti. Potrei capire una misura di questo genere se si trattasse della difesa nazionale, ma nel caso della sicurezza dei porti, con il problema grave che noi abbiamo dell'immigrazione clandestina, credo che le regioni non solo dovrebbero avere il potere-dovere d'intervenire, ma che dovrebbero essere anche i titolari principali di questo *munus* pubblico, cioè, del potere di intervenire in maniera concreta per evitare appunto lo sbarco dei

clandestini. Quindi, sottrarre alle regioni dei poteri in materia di portualità, quando si tratta di sicurezza e ancor più quando si tratta di porti di rilevanza internazionale, per limitare tali poteri ai porti d'interesse interregionale, preclude l'esercizio di queste funzioni a moltissime regioni che hanno porti di rilevanza mondiale (penso a quelli di Genova, di Venezia e di Trieste) e che certamente hanno il titolo per portare avanti una politica di sviluppo che si concentri anche in attività, in intese e in accordi di vario genere con le nazioni confinanti.

Mi pare quindi che questa sottrazione di poteri vada esattamente nella direzione opposta al tanto sbandierato federalismo: questo Governo si lamenta perché non riesce a farlo approvare o perché teme di non riuscirci a farlo passare poiché in questa Camera non ha i numeri necessari, e ciononostante, ogni tanto assistiamo a questo risveglio di statalismo e, a pensar male si commette peccato, ma spesso ci s'indovina...

Questa norma nasce, guarda caso, quando la gran parte delle regioni è ormai in mano al Polo; mi riferisco, ad esempio, alla Liguria o al Veneto, che sono le regioni più interessate ad avere una portualità combinata con le altre modalità di trasporto e soprattutto con i grandi corridoi ferroviari che vanno al di là delle Alpi e rischiano di passare al di fuori del nostro paese senza consentire una politica della portualità intesa a creare *hub* portuali che attraggono traffici e li riversano. Noi pensiamo che questa sottrazione di competenze sia un errore e quindi non potremo votare a favore dell'articolo 9.

ANTONIO BOCCIA, *Presidente del Comitato pareri della V Commissione*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

ANTONIO BOCCIA, *Presidente del Comitato pareri della V Commissione*. Signor Presidente, desidero cogliere quest'attimo di relativa serenità dell'Assemblea per porre a lei, ma soprattutto ai colleghi, una

questione che riguarda i voti che nell'ultima settimana, e anche poco fa, sono stati dati dall'Assemblea in contraddizione con un parere negativo reso dalla Commissione bilancio su una norma che comportava oneri non quantificati e non coperti.

Premetto che come deputato e collega mi rendo conto, e qualche volta sono anch'io favorevole a fare in modo che le norme vadano avanti nel senso voluto dalla Commissione di merito, però per la funzione che espleto anche in nome e per conto dell'Assemblea, mi tocca far rilevare che se una norma comporta oneri non quantificati e non coperti occorre che l'Assemblea ne tenga conto non tanto perché essa non sia sovrana — questo non è in discussione — quanto perché vi è il rischio che a questi provvedimenti, sul finire della legislatura (dovendo ritornare all'altra Camera), siano apportate le necessarie modifiche dall'altro ramo del Parlamento, come già sta accadendo, e poi magari non vi sia il tempo di effettuare l'ultima lettura. Ciò determina che la nostra volontà di mandare avanti dei disegni di legge, se non si tiene conto di questi pareri, finisce per provocare una sorta di effetto contrario, nel senso che noi stessi produciamo norme che poi, non essendovi il tempo di sistemare, finiscono per non farci approvare i provvedimenti entro la fine della legislatura.

Pertanto, desidero segnalare all'Assemblea, ferma restando la sua sovranità, che è molto rischioso approvare norme che non hanno copertura perché si corre il rischio che l'altra Camera le modifichi, e qui non facciamo in tempo a sistamarle, e anche che il Presidente della Repubblica non le visti e le rinvii in Parlamento quando noi non saremo più insediati, con l'effetto negativo di non vedere conseguito il risultato che invece tutti quanti noi auspichiamo.

Pertanto, vorrei segnalare ai colleghi che con bontà votano a favore di questi atti, che alla fine non sempre si ottiene il risultato voluto, fermo restando che l'Assemblea è sovrana e ovviamente io, per primo, ne rispetto la volontà. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie a lei, anche a nome di Luigi Einaudi e di Quintino Sella. Onorevole Boccia parto dal presupposto che poiché il Governo ha espresso parere favorevole, da qui al passaggio all'altro ramo del Parlamento, il Governo stesso si darà da fare per trovare la copertura.

EUGENIO DUCA, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

EUGENIO DUCA, *Relatore*. Signor Presidente, onorevoli colleghi, sarei voluto intervenire per tranquillizzare il collega Becchetti. Per quanto riguarda il rilievo mosso dall'onorevole Boccia, se egli ha la cortesia di leggere gli atti precedenti, potrà verificare che il relatore aveva invitato i presentatori a ritirare l'emendamento 5.1, dal momento che la Commissione bilancio aveva segnalato che esso era suscettibile di creare minori entrate o maggiori spese. A seguito dell'espressione del parere della Commissione bilancio, vi è stato un incontro con i rappresentanti del Governo ed in particolare del Ministero delle finanze, competenti in materia, in cui è stato chiarito che l'emendamento approvato non comporta maggiori oneri, né minori entrate. Di fronte a tale garanzia data dal Governo alla Commissione, quest'ultima ha espresso parere favorevole all'unanimità. Quindi, nel caso dell'emendamento Burlando 5.1, il problema che era stato sollevato dalla Commissione bilancio è stato oggetto di un successivo approfondimento, che il Governo potrà ulteriormente confermare (anche se lo ha già fatto nella precedente riunione): quindi, non si pone un problema a tale riguardo.

Per quanto riguarda le critiche dell'onorevole Becchetti...

PRESIDENTE. Onorevole Duca, scusi se la interrompo; onorevole Formenti, si dia un po' una calmata! Prego, onorevole Duca.

EUGENIO DUCA, *Relatore*. Signor Presidente, colleghi, rispetto alle considera-

zioni del collega Becchetti, a me spiace che egli non si sia ancora convinto che, in effetti, siamo di fronte ad un provvedimento di decentramento, in quanto poteri del Ministero dei trasporti, quindi del Governo centrale, passano alle regioni a statuto ordinario, che in tale ambito ne assumono di paragonabili a quelli delle regioni a statuto speciale.

Se i colleghi hanno la bontà di leggere la rubrica dell'articolo 9, prenderanno atto che essa recita: « Conferimento alle regioni di funzioni amministrative nei porti di interesse regionale »; quindi, competenze che erano in capo al Ministero dei trasporti e della navigazione vengono affidate alle regioni. Infatti, poco fa, la Camera ha approvato l'emendamento Gatto 9.1 che, modificando in parte le conseguenze dell'emendamento proposto dal collega Attili e fatto proprio dalla Commissione, consente all'autorità marittima di esprimere almeno un parere quando, per esempio, vi sia da costruire un nuovo porto turistico o un nuovo approdo. Attualmente, il codice della navigazione assegna all'autorità marittima, alle capitanerie di porto e quindi al Ministero dei trasporti, tale competenza: con l'articolo 9, invece, assegniamo la competenza alle regioni e, con l'emendamento Gatto 9.1, prevediamo che le regioni, di fronte alla richiesta di costruire una nuova realtà portuale, chiedano almeno, doverosamente, il parere delle capitanerie di porto. Queste ultime, infatti, sulla materia hanno sicuramente una competenza che con l'emendamento Gatto 9.1 abbiamo riconfermato, anche se nelle precedenti previsioni del codice della navigazione si trattava di una competenza interamente in capo alle capitanerie di porto.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Savarese. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, forse sarebbe stato opportuno far parlare, come avevo chiesto, prima me e poi il relatore, anche perché devo muovere al

collega Duca le stesse obiezioni sollevate dall'onorevole Becchetti...

**PRESIDENTE.** Per la verità, pensavo che il relatore si limitasse a rispondere all'onorevole Becchetti.

**ENZO SAVARESE.** Certo, Presidente, però, vede, forse il testo dell'articolato non è chiaro; nell'articolo 9 si legge: «tale conferimento non opera nei porti finalizzati alla difesa militare ed alla sicurezza dello Stato» (e a tale riguardo *nulla quaestio*), ma poi anche «nei porti di rilevanza economica internazionale e nazionale», quindi praticamente in tutti i porti, caro Duca! Questo è il problema.

Quando, allora, Becchetti paventa una scarsa attenzione del Governo alle esigenze del regionalismo, va considerato che anche a questo articolo (che, giova ricordarlo, è stato inserito successivamente) va riferita la battaglia sul federalismo e sul decentramento che i gruppi della Casa delle libertà conducono in maniera concreta in quest'aula. Anche in questo ambito, quindi, cari colleghi, non vanno introdotte modifiche di tal fatta: per tali ragioni, il gruppo di Alleanza nazionale voterà contro l'articolo 9.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Chincarini. Ne ha facoltà.

**UMBERTO CHINCARINI.** Signor Presidente, ho l'impressione che la norma in esame durerà poco nel tempo, forse qualche mese, e mi auguro che sia così perché questo non è federalismo. Abbiamo già ritirato in Commissione gli emendamenti a nostra firma perché vi è stato un accordo, quindi in questa sede confermiamo il nostro voto contrario. Desidero ribadire che non è possibile stabilire ora quali porti debbano avere il parere delle capitanerie di porto, perché il rapporto deve essere rovesciato: l'esigenza di strutture al servizio dei porti deve nascere sul posto. Quindi, ribadisco che non è possibile indicare fin d'ora i porti che devono avere il parere delle capitanerie di porto

e quelli che, invece, non lo devono avere (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega nord Padania*).

**PRESIDENTE.** Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 9, nel testo emendato.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva (*Vedi votazioni*).

<i>(Presenti</i>	.....	376
<i>Votanti</i>	.....	362
<i>Astenuti</i>	.....	14
<i>Maggioranza</i>	.....	182
<i>Hanno votato sì</i>	.....	185
<i>Hanno votato no</i>	.....	177).

#### ***(Esame dell'articolo 10 – A.C. 7451)***

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame dell'articolo 10, nel testo della Commissione, identico al testo dell'articolo 9 approvato dal Senato (*vedi l'allegato A – A.C. 7451 sezione 6*).

Nessuno chiedendo di parlare e non essendo stati presentati emendamenti, passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 10.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva (*Vedi votazioni*).

<i>(Presenti</i>	.....	381
<i>Votanti</i>	.....	376
<i>Astenuti</i>	.....	5
<i>Maggioranza</i>	.....	189
<i>Hanno votato sì</i>	.....	373
<i>Hanno votato no</i>	.....	3).

**(Esame dell'articolo 11 – A.C. 7451)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 11, nel testo della Commissione, identico al testo dell'articolo 10 approvato dal Senato (*vedi l'allegato A – A.C. 7451 sezione 7*).

Nessuno chiedendo di parlare e non essendo stati presentati emendamenti, passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 11.

(*Segue la votazione*).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva (*Vedi votazioni*).

(Presenti .....	387
Votanti .....	346
Astenuti .....	41
Maggioranza .....	174
Hanno votato sì .....	345
Hanno votato no .....	1).

**(Esame degli ordini del giorno – A.C. 7451)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli ordini del giorno presentati (*vedi l'allegato A – A.C. 7451 sezione 8*).

Ricordo che l'ordine del giorno Gatto n. 9/7451/1 deve intendersi precluso a seguito dell'approvazione dell'emendamento Gatto 9.1.

Qual è il parere del Governo sui restanti ordini del giorno?

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, il Governo accoglie l'ordine del giorno Chincarini n. 9/7451/2, anche se quanto previsto rientra già fra i compiti svolti dall'amministrazione. Il Governo accoglie come raccomandazione l'ordine del giorno Savarese n. 9/7451/3, ricordando che la competenza specifica è del Ministero del lavoro. Infine, accoglie l'ordine del giorno Giacalone n. 9/7451/4 purché si apportino la seguente modifica nel

dispositivo: «...raccomanda al Governo di verificare che le disposizioni impartite dal Ministero dei trasporti e della navigazione siano coerenti alla finalità del regolamento comunitario e alle note esplicative della commissione europea consentendone una omogenea applicazione su tutto il territorio comunitario».

PRESIDENTE. In questo modo l'ordine del giorno sarebbe accolto pienamente?

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Onorevole Giacalone, è d'accordo con la riformulazione del Governo?

SALVATORE GIACALONE. Sì, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene. Prendo atto che i presentatori degli ordini del giorno Chincarini n. 9/7451/2, accolto dal Governo, Savarese n. 9/7451/3, accolto come raccomandazione dal Governo, e Giacalone n. 9/7451/4, accolto dal Governo, non insistono per la votazione.

È così esaurita la trattazione degli ordini del giorno presentati.

**(Dichiarazioni di voto finale – A.C. 7451)**

PRESIDENTE. Passiamo alle dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Chincarini. Ne ha facoltà.

UMBERTO CHINCARINI. Signor Presidente, ormai da alcuni anni, le imprese marittime che operano nei cantieri europei si trovano in difficoltà tali da essere costrette al fallimento. Diversi sono stati i fattori che hanno determinato la riduzione degli investimenti in nuove navi, tra i quali la deregolamentazione del settore della cantieristica e dell'armatoria ed il

nuovo mercato che si va delineando per effetto della globalizzazione. Tutto ciò ha fatto registrare e continua a far registrare un consistente calo degli ordinativi sul mercato europeo, con gravi ripercussioni sui livelli occupazionali, mentre si assiste ad un incremento di quelli giapponesi, cinesi e, in maniera rilevante, di quelli coreani, i quali arrivano a praticare prezzi inferiori anche del 30 per cento rispetto a quelli applicati dalle imprese europee. Alla spietata concorrenza del mondo asiatico l'Europa ha risposto con la comunicazione del 1° ottobre 1997 sulla politica delle costruzioni navali e con il regolamento n. 1540/98 del giugno 1998. Entrambi i provvedimenti sono finalizzati a favorire, attraverso aiuti di Stato, la modernizzazione e l'innovazione produttiva nel settore cantieristico ed armatoriale europeo. Tali contributi, riconosciuti a favore dei costruttori, hanno lo scopo di accrescere la produttività dei cantieri europei esistenti per garantire un accettabile livello di competitività degli stessi.

Il gruppo della Lega nord Padania evidenzia, quindi, l'importanza che questo provvedimento riveste oggi. Inoltre, esprimiamo la nostra soddisfazione per l'approvazione da parte dell'Assemblea del Senato di due nostri emendamenti presentati in quella sede. Il primo emendamento — all'articolo 1, comma 1 — richiama l'attenzione sullo sviluppo del trasporto marittimo, tenendo conto in particolare del trasporto delle merci.

In tale ambito assumono, quindi, rilevanza le cosiddette « autostrade del mare » — peraltro citate anche nel nuovo piano generale dei trasporti —, che riteniamo siano indispensabili, in via principale, per avviare il processo di riequilibrio tra le diverse modalità di trasporto al fine di garantire un sistema di trasporti non solo più rispettoso dell'ambiente, ma anche più sicuro.

Tuttavia, in riferimento alle citate autostrade del mare, si nota un atteggiamento alquanto contraddittorio del Governo, che nello scorso luglio, nel piano generale dei trasporti, ha considerato tali autostrade strategiche per il raggiungi-

mento degli obiettivi di sostenibilità ambientale, mentre nel corso dell'esame e dell'approvazione della legge finanziaria, con propri emendamenti, ha drasticamente ridotto gli stanziamenti previsti dalla legge n. 413 del 1998, finalizzata appunto anche alla realizzazione delle autostrade del mare. A tale proposito ricordo che il nostro gruppo al Senato ha presentato un apposito disegno di legge, l'atto Senato n. 4794, finalizzato ad incentivare il trasporto di merci via mare.

L'altro emendamento — al comma 2 dell'articolo 1 — risponde all'impellente necessità di tutela ambientale e di sicurezza del trasporto marittimo, prevedendo la promozione e la costruzione di navi rispondenti agli standard minimi di sicurezza al fine di prevenire o limitare le conseguenze derivanti da incidenti in mare. In riferimento a ciò riteniamo opportuno approvare oggi, subito dopo il provvedimento in discussione, la proposta di legge n. 6874 del collega Duca, la quale prevede la concessione di benefici per la sostituzione di petroliere a scafo singolo con quelle a doppio scafo.

Tuttavia, nonostante l'apprezzamento espresso per l'approvazione dei nostri emendamenti, il mio gruppo esprime forti perplessità sull'articolo 5 laddove si esclude la necessità del visto di ingresso nel territorio dello Stato, del permesso di soggiorno e dell'autorizzazione al lavoro per i lavoratori extracomunitari facenti parte dell'equipaggio di navi nazionali.

Ricordo che l'articolo 5 è stato inserito al Senato a seguito di un emendamento presentato dal relatore, senatore Carpinelli, dei Democratici di sinistra, motivando tale emendamento con la necessità di incrementare gli equipaggi delle navi italiane con lavoratori extracomunitari in quanto non sono disponibili in numero adeguato marittimi italiani con le qualifiche richieste.

Tale articolo — lo ribadiamo — non può essere assolutamente condiviso in quanto, in primo luogo, non risponde alla necessità di controllo sull'immigrazione clandestina, anche in considerazione dei recenti

e cruenti fatti di cronaca, e, in secondo luogo, modifica subdolamente il testo unico in materia di immigrazione.

Pertanto, per i motivi inerenti all'articolo 5, il gruppo della Lega nord Padania, pur riconoscendo la necessità di intervenire sulla materia degli investimenti delle imprese marittime, annuncia la sua astensione, criticando peraltro il metodo adottato dal Governo, che prima, in Commissione, ha avuto la garanzia che il testo non venisse modificato in aula e poi, al termine della discussione generale di lunedì 15 gennaio scorso, ha presentato l'emendamento aggiuntivo all'articolo 10 contenente disposizioni relative al soccorso e al salvataggio della vita umana in mare, confessando così la propria incapacità di rispettare gli obblighi e quanto previsto nella convenzione SOLAS del 1974 (l'obbligo per lo Stato italiano era quello di realizzare sin dal 1° febbraio 1999 un sistema di telecomunicazione globale di soccorso e sicurezza in mare). Solo l'intervento del Presidente della Camera, che l'ha giudicato inammissibile, ne ha poi impedito l'approvazione in questa sede.

Ribadisco, quindi, l'astensione dei deputati del gruppo della Lega nord Padania (*Applausi dei deputati del gruppo della Lega nord Padania*).

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Savarese. Ne ha facoltà.

**ENZO SAVARESE.** Signor Presidente, il gruppo di Alleanza nazionale, nonostante qualche *misunderstanding* verificatosi nel corso della scorsa seduta con il collega Guerra, rivendica il suo ruolo attivo e fattivo all'elaborazione di questo testo.

È un ruolo che nasce dal voto favorevole che il gruppo di Alleanza nazionale ha espresso al Senato e dal lavoro che i colleghi hanno svolto in quel ramo del Parlamento. Rimangono le perplessità già espresse su alcuni articoli, in particolare sull'articolo 9 relativamente alla mancata attuazione di una più incisiva politica di

regionalizzazione degli investimenti nel settore dei trasporti; rimangono le perplessità richiamate or ora dal collega Chincarini in riferimento all'articolo 5. A proposito di quest'ultimo, vorrei sottolineare che l'emendamento aggiuntivo approvato non reca solo la firma del collega Burlando ma anche quella di altri colleghi dei gruppi di opposizione. Esso prevede agevolazioni per i lavoratori marittimi italiani imbarcati su navi battenti bandiera estera al fine di garantire una maggiore equità fiscale verso questo personale che pure svolge un lavoro importante che richiede molto sacrificio.

Volendo fare un bilancio sul complesso del provvedimento, gli elementi positivi sono sicuramente prevalenti rispetto a quelli negativi ma vorrei ricordare che comunque il settore necessita di un'attenzione continua e sempre maggiore da parte del Governo perché la sfida dei mercati europei ed extraeuropei diventa sempre più forte ed aggressiva. Il mondo marittimo italiano (quello degli armatori e dei lavoratori) ha ricevuto negli ultimi anni agevolazioni ma, rispetto ad altri paesi, rimane ancora in una situazione di difficoltà. Il disegno di legge in esame si muove in una direzione che noi condividiamo ed è per questo che annuncio il voto favorevole del gruppo di Alleanza nazionale.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

**PAOLO BECCHETTI.** Signor Presidente, onorevoli colleghi, il provvedimento che ci accingiamo a votare è volto a favorire gli investimenti per il rinnovo e l'ammodernamento della flotta e soprattutto lo spostamento dei traffici da modalità congestionate (mi riferisco al trasporto su gomma) a modalità marittime per sfruttare le opportunità offerte dalle autostrade del mare, di cui tanto si parla ma rispetto alle quali nulla si fa se non parlarne.

Come dicevo, il provvedimento nasce con questo scopo ma poi diventa il solito

zibaldone, come abbiamo ripetutamente denunciato. Allo stesso modo non è inutile denunciare ancora una volta — nella speranza che in futuro si approvino norme migliori, più eleganti, più leggibili, più facili, più comprensibili — che questo zibaldone ridicolizza la speciale attitudine di questo Governo a far precedere tutti i propri disegni di legge da un articolo 1, che io definisco di natura pedagogica, descrittiva, teleologica. Si tratta di una sorta di buonismo a favore di chi dovrà interpretare ed attuare le norme. Penso che, quando nei testi legislativi il primo articolo è di questo tipo, vi sia una cattiva coscienza nel Governo perché sa che scrive un linguaggio oscuro, difficilmente comprensibile. In alternativa dobbiamo supporre che la sua fiducia nell'interprete sia così scarsa da considerarlo non all'altezza della situazione per cui è opportuno che sappia subito lo scopo del provvedimento.

La ridicolizzazione di cui parlavo prima sta nel fatto che negli articoli successivi vengono inserite norme diverse da quelle enunciate nel primo articolo: si tratta dell'effetto trenino che diventa « effetto carretta del mare », visto che parliamo di trasporti marittimi, per cui la legge assume un aspetto diverso da quello enunciato dal primo articolo.

I primi cinque articoli del provvedimento sono coerenti con l'obiettivo di favorire l'impresa marittima, l'ammodernamento della flotta e la formazione degli equipaggi, anche in relazione alla scarsa disponibilità — da parte dei marittimi italiani — ad occuparsi di certe mansioni su navi battenti bandiera italiana (con la conseguenza che aumenta il tasso di presenza dei marittimi extracomunitari). Tali norme, dunque, prevedono misure di sostegno quali il credito d'imposta, compatibilmente — come afferma la norma — con le norme comunitarie: anche questo è il segno di una cattiva coscienza e della *mala gestio* del Governo; infatti, l'esecutivo sa benissimo che ogni volta che intervengono norme in tale settore, vi è qualcosa che non funziona nei rapporti con l'Unione europea. Ho già denunciato che è

sbagliato prendersela con l'Unione europea e con il commissario europeo alla concorrenza, Monti, e che va chiarita la responsabilità del Governo nel non riuscire mai a proporre un provvedimento che in sede comunitaria passi tranquillamente. Peraltro, con il credito d'imposta, si è persa un'occasione sulla quale tornerò successivamente.

Nel testo è stata poi intrufolata una norma che riguarda le autorità portuali e l'acquisizione da parte loro dei minori canoni ad esse spettanti per l'applicazione di un decreto ministeriale del 1995. Un'altra disposizione che non ha nulla a che vedere con il resto del testo normativo prevede uno spostamento di risorse (le ritenute sulle sovvenzioni marittime per l'esercizio di linee marittime) a favore di iniziative per il cabotaggio nel Mediterraneo e per gli studi di fattibilità finalizzate allo sviluppo dello stesso. Ho già sottolineato che si tratta di una norma « ermafrodita » o anfibologica: non si comprende bene, infatti, a quale obiettivo debbano essere finalizzati gli studi di fattibilità e le non meglio identificate iniziative per il cabotaggio; è questa la seconda grande occasione perduta con il provvedimento che stiamo per votare.

Vi è un altro spostamento di compiti e di denaro a favore del Ministero dei trasporti, per l'erogazione di altri fondi per il settore portuale: come se già non bastassero tutti i soldi che dal 1994 in poi sono stati fatti affluire al settore portuale e al solito Ce.Te.Na.

Infine, la norma dell'articolo 9 — nonostante le rassicurazioni del collega Duca — non mi tranquillizza: si tratta di ridurre il ruolo delle regioni ai margini della problematica della portualità, il che non va bene. Vi è, inoltre, un'altra norma che ha del ridicolo e che non c'entra niente con tale normativa; soprattutto, essa dà la misura di come non si conosca bene il meccanismo delle concessioni demaniali marittime. Oggi, la disciplina stabilisce che le concessioni demaniali e marittime possono essere annuali, quadriennali o pluriennali. Con la norma in esame si sposta la durata delle concessioni demaniali,

qualunque ne sia lo scopo; pertanto, una baracca per il ricovero di attrezzi da pesca può essere trattata allo stesso modo di un cantiere navale o di un grande impianto industriale posto sul demanio marittimo. Ebbene, tali concessioni passeranno dalla durata quadriennale a quella di sei anni, con rinnovo automatico alla scadenza del primo sessennio. Ciò dimostra, non dico una grassa ignoranza, quanto una disattenzione al vero problema; ma forse si è voluta soddisfare qualche piccola *lobby* che voleva spostare da quattro a sei anni la durata delle concessioni demaniali! Questa, invece, avrebbe potuto essere l'occasione per sistemare correttamente la materia: le concessioni demaniali debbono essere calibrate all'importanza ed alla qualità dell'attività imprenditoriale (o di altro genere) svolta sul demanio marittimo e la loro durata deve essere proporzionata ad un serio piano di ammortamento dei costi dell'iniziativa; così la durata può essere di sei o di cinquant'anni, a seconda dell'importanza dell'iniziativa e degli investimenti effettuati. Non si può trattare una baracca per gli attrezzi da pesca alla stessa stregua di uno stabilimento balneare con cinquecento cabine o di un cantiere navale o di un terminale in cui un'azienda abbia effettuato notevoli investimenti! Ma, forse, anche questa norma serviva a qualcuno.

Signor Presidente, con il provvedimento al nostro esame abbiamo perso tre grandi occasioni. La prima riguarda il cabotaggio marittimo: visto che ci abbiamo messo le mani, avremmo potuto farlo meglio. È necessario approvare norme serie per incentivare il cabotaggio marittimo. Non basta aver applicato — in maniera quasi meccanica — la normativa europea che impone l'apertura del cabotaggio e che favorisce alcuni paesi; ad esempio, viene favorita la Grecia, i cui navigli possono fare cabotaggio nelle nostre acque, mentre non possono fare altrettanto quelli italiani nelle coste e nelle isole greche. Avremmo potuto, dunque, intervenire meglio, in quanto il ca-

botaggio marittimo è il futuro del trasporto e della mobilità nel nostro paese.

Il presidente Berlusconi ha chiarito bene nel suo intervento — pur essendo stato ridicolizzato da qualcuno della sinistra — che noi vogliamo creare un sistema di vere autostrade del mare. Le autostrade, però, hanno senso se facciamo diventare alcuni porti degli *hub*, cioè dei mozzi di una ruota a cui i traffici arrivano per poi ripartire, non meri porti di « feederaggio », per cui tutto il settore portuale è costretto a sopravvivere con quel po' di traffico che arriva, senza un progetto generale e soprattutto senza un collegamento intermodale con una rete di interporti seria, con una rete autostradale seria, con una rete ferroviaria non solo seria, ma anche moderna e facilmente fruibile. Questa è la prima occasione perduta.

Veniamo alla seconda. È stato disposto un credito d'imposta a favore delle imprese marittime. Più di una volta abbiamo detto, e lo dice tutto il sistema imprenditoriale, che sarebbe necessario, facile, semplificante e utile anche per l'erario introdurre la *tonnage tax*. Noi abbiamo previsto questo meccanismo del credito d'imposta, che in qualche maniera può rappresentare anche un sostegno positivo, ma riteniamo che sarebbe stato più semplice introdurre una tassa sul tonnello gestito da ciascuna impresa marittima: sarebbe stato facile per le imprese sapere quanto debbano pagare e sarebbe stato facile per l'erario sapere quanto debba incassare. Perché non si è potuto fare? Da quattro anni non esiste un sottosegretario per le finanze, nei Governi di centrosinistra, in grado di affermare che a titolo di IRPEG, di ILOR, quando c'era, di IRAP attualmente, si incassano X centinaia o migliaia di miliardi, per cui la *tonnage tax* deve essere calibrata su questo stesso *plafond* di introiti. No, c'è un'incapacità totale. Il Ministero delle finanze non ci ha mai dato sostegno su questa iniziativa, che rappresenterebbe una semplificazione enorme.

La terza occasione mancata nel settore marittimo è quella che avrebbe potuto

portare ad assicurare la continuità territoriale con le isole, la Sardegna e la Sicilia. Non è stata colta l'opportunità per rifinanziare, rivitalizzare le navi traghetto delle Ferrovie dello Stato che svolgono il servizio con la Sardegna. Un *target* di 2 milioni e mezzo di passeggeri è un mercato appetibilissimo che le Ferrovie abbandonano perché lo Stato non le mette nelle condizioni di operare e di avere una flotta ammodernata.

**PRESIDENTE.** Onorevole Becchetti, dovrebbe concludere.

**PAOLO BECCHETTI.** Ho finito, Presidente.

So che tra pochi giorni uscirà fuori un'impresa amica degli amici, che assorbe solo 30 dipendenti della cooperativa Garibaldi o del settore navigazione delle Ferrovie dello Stato e in cambio si « pappa » gli *slot*, i diritti di attracco nei porti di Civitavecchia e di Golfo Aranci. Questo è veramente uno scandalo, che noi denunceremo appena si verificherà, se le notizie che abbiamo sono esatte.

Per tutte queste ragioni avremmo dovuto votare contro questo provvedimento, come abbiamo già detto all'inizio. Non potevamo esimerci dall'esprimere tutte le critiche sulla parte aggiuntiva del provvedimento. Resta però la consapevolezza che il settore marittimo, i lavoratori del mare aspettano questo provvedimento per cui noi, sia pure a malincuore, dobbiamo votare a favore.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Eduardo Bruno. Ne ha facoltà.

**EDUARDO BRUNO.** Signor Presidente, dopo l'intervento del collega Becchetti avrei qualche imbarazzo nel votare anch'io a favore: ovviamente è una battuta, lo faccio convintamente, come tutto il gruppo dei comunisti italiani. Con questo provvedimento andiamo a completare un quadro di riforme organiche del settore del trasporto marittimo. È una riforma

che viene da lontano, dal primo Governo di centrosinistra, su iniziativa del ministro Burlando.

Nel settore del trasporto marittimo è stato fatto molto di innovativo nel nostro paese. Questo registra una ripresa consistente rispetto alle altre modalità di trasporto ed è stato anche al centro del dibattito appassionato che si è svolto in Commissione in riferimento al piano generale dei trasporti, che abbiamo appena approvato. È una modalità di trasporto nella quale crediamo moltissimo ed alla quale abbiamo dato un contributo molto costruttivo. Questo provvedimento va nella direzione di finanziare il cabotaggio marittimo, che si svolge all'interno di un sistema di regole, anche per quanto riguarda i lavoratori: in questo senso è utile al paese e quindi il nostro voto sarà favorevole.

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Raffaldini. Ne ha facoltà.

**FRANCO RAFFALDINI.** Signor Presidente, annunzio il voto favorevole dei Democratici di sinistra-l'Ulivo su questo provvedimento.

Intendo ricordare all'onorevole Becchetti, in relazione a quanto da lui affermato in merito all'articolo 10, concernente la proroga delle concessioni demaniali marittime, che la norma è frutto dell'approvazione di un emendamento presentato al Senato dal Polo della libertà, ritenuto essenziale al fine di un iter snello e veloce del provvedimento. È pertanto al suo gruppo del Senato che devono essere rivolte le osservazioni da lui svolte.

**PAOLO BECCHETTI.** Questo dimostra che ragioniamo ognuno con la propria testa e non come soldatini!

**PRESIDENTE.** Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Rogna Manassero di Costigliole. Ne ha facoltà.

**SERGIO ROGNA MANASSERO di COSTIGLIOLE.** Signor Presidente, annunzio

che il gruppo dei Democratici-l'Ulivo voterà a favore di questo provvedimento, che riteniamo essenziale. Infatti, incentivare l'ammodernamento della flotta mercantile è un obiettivo che ci siamo posti da molto tempo: questo provvedimento lo raggiunge.

Oltre a questo generico ammodernamento, chiediamo maggiori garanzie circa la salvaguardia ambientale. La cronaca con troppa frequenza riferisce di incidenti causati da petroliere e occorre, pertanto, prevedere norme per tutelare l'ambiente. La Commissione ha già esaminato un provvedimento relativo al doppio scafo delle petroliere, provvedimento che riteniamo necessario.

Per quanto riguarda le autostrade del mare possiamo dire che stiamo andando nella giusta direzione, perché ridurre il traffico su gomma è certamente possibile, ma occorrono navi adatte a tal fine, con tempi di carico e scarico tali da garantire una reale concorrenza fra strade, ferrovie e autostrade del mare. Le autostrade del mare sono già previste dal piano generale dei trasporti e su di esse si sta giocando anche il futuro del nostro paese.

PRESIDENTE. Sono così esaurite le dichiarazioni di voto sul complesso del provvedimento.

**(Coordinamento – A.C. 7451)**

PRESIDENTE. Prima di passare alla votazione finale, chiedo che la Presidenza sia autorizzata a procedere al coordinamento formale del testo approvato.

Se non vi sono obiezioni, rimane così stabilito.

*(Così rimane stabilito).*

**(Votazione finale e approvazione  
– A.C. 7451)**

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale finale, mediante procedimento elettronico, sul disegno di legge n. 7451, di cui si è testé concluso l'esame.

*(Segue la votazione).*

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva *(Vedi votazioni)*.

*(S. 4755 – Nuove disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime) (approvato dal Senato) (7451):*

<i>(Presenti</i> .....	369
<i>Votanti</i> .....	339
<i>Astenuti</i> .....	30
<i>Maggioranza</i> .....	170
<i>Hanno votato sì ...</i>	339).

**Seguito della discussione della proposta di legge: Duca ed altri: Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi (6874) (ore 16,10).**

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

Ricordo che nella seduta del 15 gennaio si è conclusa la discussione sulle linee generali ed hanno replicato il relatore ed il rappresentante del Governo.

**(Contingentamento tempi seguito esame  
– A.C. 6874)**

PRESIDENTE. Comunico che il tempo per l'esame degli articoli sino alla votazione finale è così ripartito:

relatore: 20 minuti;

Governo: 20 minuti;

richiami al regolamento: 10 minuti;

tempi tecnici: 40 minuti;

interventi a titolo personale: 1 ora e 10 minuti (con il limite massimo di 12 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: 1 ora e 1 minuto;

Forza Italia: 47 minuti;

Alleanza nazionale: 41 minuti;

Popolari e democratici-l'Ulivo: 33 minuti;

Lega nord Padania: 30 minuti;

UDEUR: 23 minuti;

Comunista: 23 minuti;

i Democratici-l'Ulivo: 23 minuti.

Il tempo a disposizione del gruppo misto, pari a 1 ora, è ripartito tra le componenti politiche costituite al suo interno nel modo seguente:

Rifondazione comunista-progressisti: 12 minuti; Verdi: 11 minuti; CCD: 10 minuti; Socialisti democratici italiani: 7 minuti; Rinnovamento italiano: 5 minuti; CDU: 5 minuti; Minoranze linguistiche: 4 minuti; Federalisti liberaldemocratici repubblicani: 3 minuti; Patto Segni-riformatori liberaldemocratici: 3 minuti.

**(Esame degli articoli - A. C. 6874)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli della proposta di legge, nel testo della Commissione.

**(Esame dell'articolo 1 - A.C. 6874)**

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 1, nel testo della Commissione, e del complesso degli emendamenti ad esso presentati (vedi l'allegato A - A.C. 6874 sezione 1).

Nessuno chiedendo di parlare, invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. La Commissione esprime parere favorevole sull'emendamento Bosco 1.2 ed invita a ritirare gli emendamenti Bosco 1.1 e 1.3 e Turroni 1.4, altrimenti il parere è contrario.

PRESIDENTE. Il Governo?

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo concorda con il parere del relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'emendamento Bosco 1.1.

Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Savarese. Ne ha facoltà.

ENZO SAVARESE. Il gruppo di Alleanza nazionale voterà a favore dell'emendamento Bosco 1.1, che in un certo senso costituisce l'oggetto del disegno di legge. Mi domando infatti perché, nel momento in cui si fa riferimento a disposizioni internazionali più restrittive per prevenire l'inquinamento degli idrocarburi, si debba essere contrari; riteniamo infatti che l'ambiente debba essere preservato e che, qualora gli standard di sicurezza degli Stati Uniti o di altri paesi fossero più severi, sarebbe consigliabile adeguare ad essi la nostra normativa.

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto l'onorevole Becchetti. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Annuncio il voto favorevole di Forza Italia sull'emendamento Bosco 1.1. Non capisco, infatti, il parere contrario espresso dal relatore, visto che stiamo varando una normativa finalizzata a rendere più sicure le coste. Le notizie relative agli eventi di questi giorni delle Galapagos sono drammatici e purtroppo gli sversamenti in mare sono frequenti, come è successo nel caso della *Erika* e delle carboniere finite sugli scogli in Sardegna.