

SENATO DELLA REPUBBLICA

XIII LEGISLATURA

8^a COMMISSIONE PERMANENTE

(Lavori pubblici, comunicazioni)

93° Resoconto stenografico

SEDUTA DI MERCOLEDÌ 14 FEBBRAIO 2001

Presidenza del vice presidente **BESSO CORDERO**

INDICE

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(4960) Deputati DUCA ed altri. – Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo, approvato dalla Camera dei deputati (Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE Pag. 2, 6, 8 e *passim*
ANGELINI sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione 4
BORNACIN (AN) 11

CARPINELLI (*Dem. Sin.-l'Ulivo*), relatore alla Commissione Pag. 4, 6, 7 e *passim*
LAURO (*Forza Italia*) 7, 11
MIGNONE (*Misto*) 13
* OCCHIPINTI sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione 6, 7, 8 e *passim*
* SARTO (*Verdi-l'Ulivo*) 3, 4, 13
VEDOVATO (*Dem. Sin.-l'Ulivo*) 14
VERALDI (*PPI*) 12

N. B. - L'asterisco indica che il testo del discorso è stato rivisto dall'oratore.

I lavori hanno inizio alle ore 15,40.

DISEGNI DI LEGGE IN SEDE DELIBERANTE

(4960) Deputati DUCA ed altri: Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo, approvato dalla Camera dei deputati

(Seguito della discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge n. 4960.

Riprendiamo la discussione sospesa nella seduta del 6 febbraio scorso.

Passiamo all'esame e alla votazione degli articoli:

Art. 1.

(Finalità)

1. La presente legge, in conformità alla politica comunitaria sulla sicurezza dei mari, e compatibilmente con le tecnologie disponibili, al fine di prevenire gli incidenti in mare o di limitare le conseguenze dei sinistri marittimi nei quali siano coinvolte navi cisterna, promuove l'uso di navi cisterna a basso impatto ambientale e dotate dei più elevati *standard* di sicurezza e lo sviluppo dell'attività di controllo e assistenza al traffico marittimo mercantile che interessa i porti italiani e le acque antistanti le coste nazionali.

(Il Presidente accerta la presenza del numero legale)

Metto ai voti l'articolo 1.

È approvato.

Passiamo all'esame dell'emendamento tendente ad inserire un articolo aggiuntivo dopo l'articolo 1.

1.0.1

SARTO, BOCO, BORTOLOTTI, CAPALDI, CORTIANA, DE LUCA, LUBRANO DI RICCO, MANCONI, PETTINATO, PIERONI, RIPAMONTI, RONCHI, SEMENZATO

Dopo l'articolo 1. aggiungere il seguente.

«Art. 1-bis.

(Corresponsabilità)

1. In caso di inquinamento delle acque territoriali o degli specchi acquei dei porti nazionali, anche i proprietari del carico trasportato da navi cisterna sono responsabili per i danni arrecati all'ambiente naturale, alle cose e alle persone ai sensi della normativa internazionale in materia, salvo che provino di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno».

SARTO. Signor Presidente, illustrerò l'emendamento 1.0.1 pur sapendo che presenta le note difficoltà temporali rispetto ad un eventuale riesame da parte della Camera dei deputati. Mi riservo, dopo aver ascoltato il parere del relatore e del rappresentante del Governo, di trasformare l'emendamento in ordine del giorno.

Nel testo iniziale del disegno di legge per i casi di inquinamento delle acque territoriali e degli specchi acquei dei porti nazionali (ma sarebbe utile aggiungere anche delle coste), si prevedeva un principio di corresponsabilità, rispetto al carico trasportato, da parte dei proprietari o dei committenti dello stesso trasporto. La corresponsabilità riguardava i danni arrecati all'ambiente naturale, alle cose e alle persone, anche ai sensi delle norme vigenti in materia di sicurezza e di ambiente, stabilite nella convenzione internazionale in materia. Tale esplicitazione risultava particolarmente importante, specie dopo i noti incidenti, che sono citati anche nella relazione al disegno di legge, come quello davanti alle coste della Bretagna. I problemi relativi alle responsabilità hanno dato luogo a questioni piuttosto rilevanti. L'eliminazione del principio di corresponsabilità va quindi considerato in maniera negativa. Ritengo che il Senato dovrebbe riaffermarlo in maniera chiara.

L'esplicitazione di questa norma è molto importante. Il principio di corresponsabilità, dal punto di vista giuridico, si può sostenere ugualmente con riferimento alle norme nazionali ed internazionali vigenti, ma, poiché si è verificato in concreto che, di fronte a disastri gravissimi, sono sorti difficili contenziosi, risulta quanto mai opportuna la sua riaffermazione in una legge. Il Governo aveva aggiunto che anche i proprietari del carico trasportato da navi cisterna sono responsabili per i danni arrecati all'ambiente naturale, alle cose e alle persone ai sensi della normativa internazionale in materia, «salvo che provino di avere adottato tutte le misure

idonee a evitare il danno». Esisteva, pertanto, anche una mediazione o un chiarimento ulteriore.

L'inserimento del principio di corresponsabilità è doveroso e rappresenta anche un deterrente per gli incidenti che si potrebbero verificare, visto che essi non sono un fatto statistico del passato ma si sono ripetuti con disastrose conseguenze.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, è sempre problematico dover esprimere pareri contrari in considerazione della blindatura del provvedimento che si sta esaminando. L'emendamento presentato dal collega Sarto contiene alcuni principi legittimi ma, per esigenze temporali legate alla necessità di approvare il disegno di legge, che rappresenta comunque un significativo passo in avanti rispetto alla situazione attuale, invito il collega Sarto a ritirarlo. Viceversa, il relatore esprime parere contrario.

ANGELINI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il parere del Governo è conforme a quello del relatore.

SARTO. In considerazione della prevista richiesta di ritiro dell'emendamento da parte del relatore e del rappresentante del Governo, come preannunciato nella mia illustrazione, lo ritiro e lo trasformo in un ordine del giorno che contiene due inviti fondamentali al Governo: quello ad accelerare, anche in sede comunitaria, l'emanazione della normativa per utilizzare le navi a doppio scafo, rispettando criteri di sicurezza, alla stregua di quanto già avviene negli Stati Uniti; quello ad attuare le leggi speciali per Venezia per la sicurezza e per la progressiva ma effettiva estromissione del traffico petrolifero dalla laguna.

L'ordine del giorno è il seguente:

0/4960/1/8

SARTO, PIERONI, BOCO, BORTOLOTTO, CARELLA, CORTIANA, ATHOS DE LUCA, LUBRANO DI RICCO, MANCONI, PETTINATO, RONCHI, RIPAMONTI, SEMENZATO

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 4960, recante disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo,

premessi che:

l'approvazione del disegno di legge n. 4960 riveste, malgrado la modestia dei finanziamenti previsti, molta importanza ai fini della sicurezza e della prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi connesso all'attività di trasporto marittimo;

i rischi connessi al trasporto di idrocarburi e di altre sostanze pericolose sono resi sempre più evidenti dalle recenti catastrofi ambientali

causate da incidenti quali quello della petroliera Erika davanti alle coste della Bretagna, della Ievoli Sun al largo delle coste della Normandia, della superpetroliera Exxon Valdez in Alaska e della petroliera Jessica alle Galapagos;

l'anticipazione dell'introduzione dell'obbligo del doppio scafo, nei mari e porti del nostro paese, dell'UE e del Mediterraneo, costituirebbe una applicazione, aggiornata e basata sul principio di precauzione, delle stesse prescrizioni e scadenze previste dalla Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (1973) e dal relativo protocollo del 1978 (MARPOL 73/78); in tal senso sono indirizzate alcune proposte avanzate in questi mesi dai Ministri dell'ambiente e dei trasporti;

si tratterebbe di una anticipazione oltremodo opportuna e indispensabile, anche perché le petroliere non più autorizzate a navigare nelle acque statunitensi, dove è già in vigore l'obbligo del doppio scafo in seguito all'introduzione dell'Oil Pollution Act, vengono spesso impiegate nei traffici riguardanti l'Unione Europea ed in particolare l'Italia;

nel corso dell'esame del disegno di legge, la Camera ha soppresso l'articolo 2 del testo originario che prevedeva, così come previsto in altre legislazioni, la corresponsabilità dei proprietari del carico trasportato da navi cisterna, in caso di inquinamento delle acque territoriali, per i danni arrecati all'ambiente naturale, alle cose e alle persone, qualora non siano state attuate tutte le prescrizioni relative alla sicurezza;

è in particolare necessario che l'Italia si impegni in sede UE affinché venga al più presto emanata una normativa che anticipi le prescrizioni del MARPOL;

è necessario che vi sia massima vigilanza sulle aree sensibili individuate dal Ministero dell'ambiente, al fine di salvaguardare aree importanti delle nostre coste e del nostro patrimonio marino e naturalistico. È altresì auspicabile che il quadro delle aree sensibili venga rivisto e ampliato, garantendo massima sicurezza e vigilanza sulle condizioni di trasporto di materiale pericoloso in tutte le aree a spiccata valenza ambientale;

è altresì necessario attuare dopo tanti anni le prescrizioni delle leggi speciali per Venezia circa la estromissione del traffico petrolifero dalla laguna di Venezia; rispetto a questo tema i Ministri dell'ambiente e dei trasporti hanno proposto finora solo prime misure concernenti la sicurezza;

impegna il Governo:

1) a garantire che il principio della corresponsabilità dei proprietari del carico trasportato da navi cisterna, per i danni arrecati all'ambiente naturale, alle cose e alle persone, venga al più presto esplicitato e rafforzato nell'ordinamento nazionale e internazionale e sia comunque applicato con il massimo rigore nel quadro dell'ordinamento vigente:

2) ad operare subito in sede UE affinché venga urgentemente emanata la normativa che anticipi le prescrizione del MARPOL circa l'obbligo

di utilizzare navi a doppio scafo, per il trasporto di idrocarburi e analoghe sostanze pericolose;

3) a rivedere e ampliare la gamma delle aree sensibili, garantendo la massima vigilanza in tutte le aree a spiccata valenza ambientale;

4) a attuare secondo un programma con tappe scadenze la messa in sicurezza, la riduzione e la progressiva estromissione del traffico petrolifero dalla laguna di Venezia».

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Su questo tema, signor Presidente, si è svolto alla Camera dei deputati un ampio dibattito, a seguito del quale un emendamento del medesimo tenore dell'ordine del giorno presentato dal collega Sarto è stato ritirato. Pur condividendo alcuni punti dell'ordine del giorno, che è molto complesso e riguarda svariate materie, mi rimetto alle valutazioni del Governo, che era presente alle sedute dell'altro ramo del Parlamento.

OCCHIPINTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Signor Presidente, la corresponsabilità è un'esigenza della tematica. Come tutti sapete, è stato soppresso dalla Camera dei deputati l'articolo che prevedeva il principio di corresponsabilità, seppure introducendo alcuni accorgimenti migliorativi.

Credo che in linea di principio l'ordine del giorno possa essere accolto, perché il Governo ne condivide la sostanza, in quanto concerne un tema molto importante.

PRESIDENTE. È stato presentato il seguente ordine del giorno:

0/4960/2/8

GERMANÀ, BALDINI, LAURO, PICCIONI, BORNACIN

«L'8^a Commissione permanente del Senato,

premessi che:

il disegno di legge in discussione concernente disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento dovuto dal trasporto marittimo di idrocarburi opportunamente cerca di dare una fattiva risposta per prevenire le conseguenze degli inquinamenti in mare.

È pertanto, a tal fine, essenziale che, oltre al miglioramento competitivo dell'offerta da parte della cantieristica italiana, si punti contemporaneamente allo sviluppo della potenziale domanda nazionale, attraverso anche l'A.S. 4755 riguardante le "Disposizioni in materia di investimenti nelle imprese marittime", in modo da evitare il rischio che ciascuna delle due azioni, se concepita autonomamente dall'altra, possa risultare inefficace, o comunque non realizzare interamente quei benefici auspicati in considerazione delle risorse finanziarie stanziato.

La domanda può essere incentivata anche attraverso tale proposta che pur avendo preso le mosse da obiettivi chiari ed incontestabili, rischia di conseguire, nella sua ultima formulazione e dati i ritardi dell'iter legislativo, risultati vaghi, di dubbio interesse e di incerta concretezza;

impegna il Governo:

a confermare quale obiettivo prioritario, l'eliminazione dalla flotta italiana delle unità che, per tipologia di impiego, dimensione e anzianità di costruzione, risultino più a rischio, tanto per la sicurezza degli uomini quanto per la salvaguardia dell'ambiente.

ad estendere alle unità che compiono il 20° anno di anzianità al 31/12/2000, anzi che al 31/12/1999, i benefici della legge».

LAURO. Signor Presidente, la nostra Commissione ed il Governo hanno già preso atto in passato della posizione di Forza Italia per far sì che disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento dovuto al trasporto marittimo fossero di fatto emanate anche in concomitanza con i provvedimenti europei. Notiamo invece che spesso il Ministero dell'ambiente, soprattutto negli ultimi tempi, si sovrappone alle prerogative del Ministero dei trasporti, intervenendo anche per il trasporto via mare con circolari che vengono accolte con sufficienza dall'Unione europea. Infatti, si ritiene che le condizioni dei trasporti via mare siano completamente diverse da quelle via terra e ci si meraviglia che, per le stesse preoccupazioni per il trasporto via terra, quello via mare sia in qualche modo penalizzato.

L'ordine del giorno n. 2, invece, propone alcune soluzioni possibili, con obiettivi chiari ed incontestabili. Di conseguenza, considerato che dobbiamo approvare oggi in via definitiva il provvedimento, vorremmo che venisse confermato che l'obiettivo prioritario del disegno di legge è quello dell'«eliminazione dalla flotta italiana delle unità che, per tipologia di impiego, dimensione e anzianità di costruzione, risultino più a rischio, tanto per la sicurezza degli uomini quanto per la salvaguardia dell'ambiente».

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Signor Presidente, ritengo di poter esprimere un parere favorevole se l'ordine del giorno viene inteso come raccomandazione. Infatti, mentre la prima parte dell'impegno per il Governo è condivisibile, la seconda parte, tendente ad estendere benefici di carattere economico alle navi che compiono il 20° anno di anzianità nel 2000 anziché nel 1999, credo possa essere accolta come raccomandazione, compatibilmente con quelli che saranno gli intendimenti del Governo stesso.

OCCHIPINTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo concorda con il relatore proprio per lo stesso motivo. L'estensione dei benefici comporta un maggiore onere che non è coperto

nell'attuale disegno di legge. L'ordine del giorno n. 2 può essere accolto come raccomandazione perchè comunque precisa che l'attuale disegno di legge potrebbe essere rifinanziato in futuro.

LAURO. Si potrebbe modificare tutta la seconda parte in cui si impegna il Governo, quella che ha inizio con le parole: «ad estendere alle unità». Forse è preferibile non essere molto precisi. In tal modo, l'ordine del giorno potrebbe essere accolto ed esteso alle unità che verranno previste in materia di costruzioni navali secondo le direttive comunitarie.

CARPINELLI, *relatore alla Commissione*. Mi rimetto al Governo, ma vorrei ricordare al senatore Lauro che la volontà, seppur di provenienza parlamentare, è espressa dal legislatore nel momento in cui viene approvato un testo di legge che prevede un contributo alle imprese armatoriali che «fanno demolire (...) unità di proprietà delle imprese stesse non oltre la data del 30 settembre 2000». A mio avviso, l'ordine del giorno va inteso come raccomandazione, in modo da prevedere un impegno anche per il futuro.

OCCHIPINTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Concordo con il relatore.

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'articolo 2.

Art. 2.

(Contributo per la demolizione del naviglio)

1. Al fine di favorire ed accelerare l'eliminazione delle unità a singolo scafo non conformi ai più avanzati *standard* in materia di sicurezza della navigazione, applicabili alle navi a doppio scafo, e di tutelare l'ambiente marino, alle imprese armatoriali aventi i requisiti di cui all'articolo 143 del codice della navigazione può essere concesso un contributo, entro la misura massima del limite di impegno quindicennale di lire 10.000 milioni annue a decorrere dall'anno 2001, per la demolizione di navi cisterna abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici, aventi portata lorda superiore a 1.000 tonnellate, la cui entrata in esercizio alla data del 31 dicembre 1999 risalga ad oltre venti anni.

2. Il contributo di cui al comma 1 è concesso alle imprese armatoriali che vendono per la demolizione o fanno demolire per proprio conto unità di proprietà delle imprese stesse non oltre la data del 30 settembre 2000 ed iscritte, non oltre la medesima data, nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, i cui lavori di demolizione abbiano inizio nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2000 e il 31 dicembre 2002, ed è pari a lire 250.000 per ogni tonnellata di portata lorda, entro il limite massimo di 30.000 tonnellate per singola unità.

3. Il contributo è concesso a condizione che l'importo netto del beneficio venga, entro diciotto mesi dall'ultimazione dei lavori di demolizione, reinvestito dalle imprese beneficiarie ai fini della propria attività aziendale. Tale periodo si computa dalla data di entrata in vigore della presente legge nel caso di iniziative di demolizione avviate anteriormente a quest'ultima data. L'inosservanza di tale condizione comporta la decadenza dal contributo e la sua restituzione con i relativi interessi, penali ed ogni altro onere accessorio scaturente dall'anticipata estinzione del mutuo autorizzato in applicazione della presente legge.

È approvato.

Art. 3.

(Modalità di concessione del contributo)

1. Le imprese che intendono beneficiare del contributo di cui all'articolo 2 devono presentare istanza al Ministero dei trasporti e della navigazione, entro tre mesi dalla data di inizio dei lavori di demolizione, a pena di inammissibilità, indicando gli elementi di individuazione della nave ed allegando la pertinente documentazione, in particolare quella comprovante il titolo di proprietà, l'eventuale contratto di vendita per la demolizione o la demolizione in proprio, nonché la certificazione dell'autorità marittima o consolare, se esistente, del porto in cui la nave è approdata per la demolizione, attestante che l'impresa ha titolo per procedere alla demolizione stessa.

2. Il contributo è corrisposto secondo le modalità di cui alla legge 31 dicembre 1991, n. 431, e successive modificazioni.

3. Per ottenere la liquidazione definitiva del contributo le imprese interessate devono presentare, a pena di decadenza, al Ministero dei trasporti e della navigazione apposita istanza, entro il termine di sei mesi dalla data di inizio dei lavori di demolizione, corredata dal certificato dell'autorità marittima o consolare attestante la data di inizio e di ultimazione dei lavori stessi. Tale periodo si computa dalla data di entrata in vigore della presente legge nel caso di iniziative di demolizione avviate anteriormente a quest'ultima data.

È approvato.

Art. 4.

(Limiti di operatività e decadenza dai benefici)

1. Le imprese armatoriali che beneficiano del contributo per la demolizione di navi cisterna abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici non potranno utilizzare in attività di cabotaggio nazionale, successivamente alla data di erogazione del beneficio, navi ci-

sterna a singolo scafo di età superiore a venti anni, ad esclusione delle navi italiane già di proprietà o delle navi italiane già gestite dalle stesse imprese.

2. L'eventuale utilizzo, diretto o indiretto, del naviglio di cui al comma 1 in attività di cabotaggio nazionale comporta la decadenza dal beneficio, con l'obbligo di restituzione del contributo nei termini e alle condizioni di cui agli articoli 2 e 3 della presente legge.

3. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge non possono essere iscritte nei registri tenuti dalle autorità nazionali navi cisterna abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici a singolo scafo la cui età risalga ad oltre venti anni.

È approvato.

Art. 5.

(Controllo degli spazi marittimi di interesse nazionale)

1. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro dell'ambiente, fissa, con propri decreti, le disposizioni attuative del sistema di controllo del traffico marittimo *Vessel Traffic Services* (VTS) e ne assicura la gestione operativa attraverso le strutture centrali e periferiche del Ministero.

2. L'articolo 83 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 83. - (*Divieto di transito e di sosta*). – Il Ministro dei trasporti e della navigazione può limitare o vietare il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale, per motivi di ordine pubblico, di sicurezza della navigazione e, di concerto con il Ministro dell'ambiente, per motivi di protezione dell'ambiente marino, determinando le zone alle quali il divieto si estende».

3. Il comandante della nave che, nell'ambito delle acque marittime interne e territoriali, non osservi gli schemi di separazione delle rotte, è soggetto alla sanzione prevista dall'articolo 1231 del codice della navigazione. In tale caso l'armatore della nave è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 2 milioni a lire 12 milioni, maggiorata, nel caso di nave da carico o di nave passeggeri, dell'importo di lire 5 milioni per ogni tonnellata di stazza lorda della nave. Tale sanzione è irrogata dal capo del circondario marittimo competente per territorio.

4. Al di là del limite esterno del mare territoriale italiano, l'inosservanza degli schemi di separazione delle rotte comporta:

a) a carico del comandante di nave battente bandiera italiana, l'applicazione della sanzione prevista dall'articolo 1231 del codice della navigazione;

b) a carico del comandante di nave battente bandiera estera, la segnalazione all'autorità dello Stato di bandiera.

È approvato.

Art. 6.

(Sistema di comunicazione per la sicurezza in mare)

1. È autorizzata la spesa di lire 13.000 milioni annue, da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione, a decorrere dal 2001, per la realizzazione del sistema globale di comunicazione per l'emergenza e la sicurezza in mare (*GMDSS - Global Maritime Distress and Safety System*), in attuazione delle regole 4, 5, 7, 8 e 9 del capitolo IV, come sostituito dagli emendamenti del 1988, pubblicati nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 62 del 14 marzo 1992, dell'allegato alla Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974, ratificata e resa esecutiva ai sensi della legge 23 maggio 1980, n. 313.

2. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1, pari a lire 13.000 milioni annue a decorrere dal 2001, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2001-2003, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 2001, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri.

3. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

È approvato.

Art. 7.

(Copertura finanziaria)

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, ad eccezione dell'articolo 6, pari a lire 10.000 milioni annue a decorrere dal 2001, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c), della legge 31 luglio 1997, n. 261.

2. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

LAURO. Signor Presidente, il Gruppo Forza Italia voterà a favore del provvedimento, anche perché è l'unico raggruppamento politico ad aver scelto, fino ad oggi, la nave come mezzo di trasporto. Il presidente Berlusconi, riconoscendo la risorsa mare, ha, di fatto, anticipato una delle scelte più importanti per il nostro Paese. Riteniamo, tuttavia, che la risorsa mare sia ancora sottoutilizzata. Auspichiamo che l'armamento privato italiano, al pari di quello pubblico, possa ricevere le medesime opportunità di quello degli altri paesi. Anticipo che interverremo, a livello di Commissione europea, per indirizzare e non per subire i contenuti delle direttive comunitarie. Per quanto riguarda il provvedimento oggi al nostro esame, si potrebbe verificare una procedura d'inflazione. A livello europeo non è stato fatto ben comprendere, infatti, che non solo l'Italia riceverebbe un impulso favorevole dal riconoscimento strategico dell'area del Mediterraneo, ma anche la stessa Unione europea. La futura politica europea nel Mediterraneo, infatti, risulterà ben diversa rispetto a quella odierna.

Una piccola notazione sulla questione ambientale. Siamo ovviamente favorevoli ad affrontare provvedimenti importanti e seri, come quello oggi al nostro esame. Per quanto concerne la responsabilità oggettiva o di terzi, non siamo chiusi rispetto al principio che i proprietari del carico debbano risarcire e rispondere per i danni provocati, quando, però, vi sia la chiara prova della colpa del proprietario del carico nella scelta e nella vigilanza del trasporto. Il proprietario, in altre parole, non deve essere costretto a difendersi da accuse inesistenti.

Alla luce delle motivazioni che ho espresso oggi ed anche ieri, nell'ambito dello svolgimento dell'interrogazione sui traffici marittimi entro la costa, esprimo il convinto voto favorevole del Gruppo cui appartengo.

BORNACIN. Signor Presidente, dichiaro il voto favorevole del Gruppo Alleanza Nazionale. Nel quadro della mia dichiarazione, desidero esprimere anche la non condivisione del testo dell'ordine del giorno n. 1, per due motivi. Innanzi tutto, i colleghi hanno dimenticato di citare il disastro della Haven, lo dico come parlamentare italiano, ma anche come ligure. In secondo luogo, il voto favorevole all'unanimità sul provvedimento in esame, espresso dalla Camera dei deputati, è stato possibile proprio per la cassazione dell'ex articolo 2, il cui contenuto è già difeso dalle normative internazionali vigenti.

Il disegno di legge che ci accingiamo ad approvare è volto alla tutela ed alla salvaguardia dell'ambiente e va incontro alle esigenze del trasporto. Per tali motivi, la Casa delle libertà esprime il proprio voto favorevole.

VERALDI. Il Partito Popolare dichiara il proprio voto favorevole sul provvedimento, sia perché riveste molta importanza ai fini della sicurezza e della prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di

idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo, sia perché rappresenta un passo importante per l'ammodernamento della nostra flotta.

MIGNONE. Esprimo il nostro voto favorevole sul provvedimento in esame, le cui finalità principali sono la protezione dell'ambiente marino e la tutela della salute dell'uomo. Infatti, eventuali incidenti in mare derivanti dall'insicurezza delle navi possono risultare rischiosi per la salute del personale di bordo. Desidero aggiungere, inoltre, che la graduale sostituzione del vecchio naviglio porterà una boccata d'ossigeno alla cantieristica italiana, con la conseguente creazione di nuovi posti di lavoro.

SARTO. Signor Presidente, nonostante la soppressione, ad opera della Camera dei deputati, dell'articolo relativo al principio di corresponsabilità, comunque ribadito nell'ordine del giorno da noi presentato e comunque in qualche modo presente nella normativa internazionale vigente, esprimiamo il voto favorevole al provvedimento che incentiva la rottamazione delle navi cisterna insicure, accelerandone così la sostituzione con navigli a doppio scafo. Vorrei ricordare che in questa legislatura, dal 1998 ad oggi, sono stati stanziati circa 6000 miliardi per la cantieristica e per i settori ad essa connessi, anche attraverso contributi agli armatori per le ordinazioni eseguite. Il provvedimento odierno, pur con un finanziamento modesto, circa 130 miliardi complessivi come risultato dei limiti d'impegno quindicennali introduce una precisa prospettiva per una maggiore sicurezza nella navigazione. Auspichiamo che i fondi a disposizione in futuro possano essere ulteriormente incrementati. Anche le norme contenute nell'articolo 5, che riguardano le disposizioni attuative del sistema di controllo del traffico marittimo *Vessel Traffic Services* (VTS) e ne assicurano la gestione operativa attraverso le strutture centrali e periferiche del Ministero dei trasporti, che agisce di concerto con il Ministero dell'ambiente, sono quanto mai necessarie per la protezione dell'ambiente marino.

Il disegno di legge, inoltre, si colloca nell'ambito di alcune recenti iniziative del Ministero dell'ambiente, intraprese nelle scorse settimane, che, pur partendo dalla protezione della laguna di Venezia, hanno comunque aperto un ampio dibattito dove sono emerse proposte di disposizioni più estese relative alla sicurezza dei porti dell'Adriatico e del mare. A seguito di tutto ciò, è stato sollecitato un rinnovo degli impegni assunti per un'anticipazione dell'obbligo di utilizzo di navi a doppio scafo. Come ho evidenziato nel mio precedente intervento, tale prescrizione è già stata attuata negli Stati Uniti. Il nostro Governo, in sede comunitaria, deve agire per anticipare l'emanazione della relativa normativa.

Vi sono le questioni della sicurezza dell'ambiente marino, delle coste e dei porti, e della necessità di evitare i disastri. Ricordo che nel Mediterraneo si sono verificati circa 1.500 incidenti, piccoli o grandi, che hanno riguardato navi che trasportavano idrocarburi o navi cariche di materie pericolose. Al fine di evitare questi incidenti, purtroppo all'ordine del giorno, e di garantire davvero una maggiore sicurezza nei mari e nei porti, il provvedimento in esame rappresenta un piccolo ma significativo passo in avanti.

Nell'ordine del giorno presentato richiamiamo anche la necessità specifica di attuare quanto disposto dalle leggi speciali rispetto a zone estremamente sensibili, che sono anche d'interesse internazionale, essendo patrimonio dell'umanità. Ricordo, in proposito, la progressiva estromissione del traffico petrolifero e pericoloso dalla laguna di Venezia, ribadita nell'ordine del giorno che impegna in tal senso il Governo.

VEDOVATO. Signor Presidente, il nostro Gruppo esprime un voto favorevole al disegno di legge in esame e registra con soddisfazione l'ampia convergenza registratasi su un provvedimento d'iniziativa parlamentare di colleghi del nostro Gruppo presso la Camera dei deputati. In tal senso possiamo esprimere – se così si può dire – una doppia soddisfazione per essere stati artefici di un'iniziativa largamente condivisa e per il fatto che la stessa giunge a buon fine.

Si tratta, infatti, di una legge che affronta, certamente non in termini esaustivi, ma assolutamente tempestivi ed efficaci, un tema come quello della sicurezza e della tutela ambientale nella navigazione marittima che da alcuni anni si è imposto con particolare forza all'attenzione dell'opinione pubblica. Aggiungo anche che si tratta di un tema che occorrerà nuovamente affrontare, poiché si porrà ulteriormente, dato che i traffici marittimi (per un certo verso per fortuna), in questi anni, hanno registrato un *trend* positivo, nel quale il nostro Paese si è inserito grazie anche alle scelte legislative e di Governo che sono state effettuate con i provvedimenti ricordati in precedenza da alcuni colleghi.

Certo, le risorse, anche se non sono ingenti, sono tuttavia rilevanti. Il provvedimento affronta anche alcuni temi sui quali già in passato ci eravamo confrontati senza giungere a risultati conclusivi, come quelli relativi al sistema di comunicazione per la sicurezza in mare e al controllo del traffico marittimo. Ora finalmente siamo a buon punto.

Conclusivamente, con particolare soddisfazione preannuncio un voto favorevole per l'approvazione definitiva del provvedimento.

OCCHIPINTI, *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il disegno di legge in esame, che – com'è stato ricordato – è d'iniziativa parlamentare, risponde certamente a vere e sentite attese. Fa onore alla politica e ai suoi rappresentanti istituzionali, Governo e Parlamento (nelle sue componenti di maggioranza e di minoranza), che certamente hanno apportato un contributo unitario. Raccogliamo questo dato con grande soddisfazione.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

I lavori terminano alle ore 16,20.

