

L'articolo 1 della proposta di legge è, per così dire, pedagogico, in quanto riguarda le finalità della legge: non credo si possa affermare che la legge ha lo scopo di rendere più inquinate le coste del mare e di far sì che tutte le navi siano delle vecchie carrette! È quindi evidente che la norma è volta alla tutela dell'ambiente marino e ad evitare gli sversamenti in mare: è tutto quanto così evidente, che era superfluo scriverlo, ma una volta che ciò è stato fatto non si capisce perché l'indicazione della Lega non debba essere recepita con riferimento alle norme internazionali più restrittive.

Per una volta abbiamo l'occasione di essere il paese pilota in questo tipo di legislazione a tutela dell'ambiente marino: non si capisce, dunque, perché non si debba accogliere l'emendamento Bosco 1.1, sul quale esprimeremo un voto favorevole.

PRESIDENTE. Onorevole Bosco, accoglie l'invito a ritirare il suo emendamento 1.1?

UMBERTO CHINCARINI. Glielo domanda ora, signor Presidente?

RINALDO BOSCO. No, signor Presidente.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Desidero ricordare ai colleghi che la normativa internazionale è meno restrittiva di quella italiana; per questo motivo avevamo ottenuto in sede di Comitato dei nove che i presentatori dell'emendamento Bosco 1.1 ritirassero il loro emendamento, anche in considerazione del fatto che la formulazione del successivo emendamento Bosco 1.2 appare più chiara in termini di standard di sicurezza.

PRESIDENTE. Onorevole Bosco?

RINALDO BOSCO. Ritiro l'emendamento 1.1.

UMBERTO CHINCARINI. Signor Presidente, ritiriamo anche l'emendamento Bosco 1.3.

PRESIDENTE. Sta bene. Passiamo alla votazione dell'emendamento Bosco 1.2.

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

ENZO SAVARESE. Le argomentazioni svolte sull'emendamento Bosco 1.1 e le considerazioni del relatore Giardiello portano il gruppo di Alleanza nazionale ad annunciare voto favorevole sull'emendamento Bosco 1.2.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Bosco 1.2, accettato dalla Commissione e dal Governo.

(Segue la votazione).

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

(Presenti	384
Votanti	383
Astenuti	1
Maggioranza	192
Hanno votato sì ...	383).

Onorevoli colleghi, vi avverto che sono in visita alla Camera dei deputati studenti degli istituti superiori di Marigliano, ai quali diamo il benvenuto (*Generali applausi*). Avremmo salutato volentieri anche gli studenti del liceo classico Domenico Cirillo di Aversa, se nella seduta antimeridiana la mancanza del numero legale non ci avesse impedito di assolvere a questo gradito compito.

Onorevole Turroni, accede all'invito a ritirare il suo emendamento 1.4?

SAURO TURRONI. Presidente, prima di rispondere nel merito, vorrei chiarire

che conosco l'orientamento del relatore del Comitato dei nove sugli emendamenti che ho presentato insieme ai miei colleghi. Mi sarei aspettato ben altro atteggiamento proprio nelle ore in cui la marea nera provocata da una vecchia carretta minaccia le Galapagos e lo straordinario patrimonio dell'umanità rappresentato dalla natura e dalle specie animali che lì si sono modificate in maniera diversa rispetto a tutto il resto del mondo. Mi sarei aspettato che in un provvedimento tanto importante fossero accolte le poche modifiche che consentono di proteggere meglio la straordinaria natura del nostro paese e le attività economiche che da essa traggono beneficio e sostegno. Alcune di queste proposte, tra l'altro, non fanno altro che recepire quanto è già in atto. È il caso del mio emendamento 1.4 in cui si prevede che, presso il Ministero dell'ambiente, senza aumento dell'organico, sia istituito il reparto ambientale marino del corpo delle capitanerie di porto.

L'evoluzione del quadro normativo in materia di tutela e di difesa dell'ambiente marino ha subito radicali modificazioni soprattutto con la legge n. 537 del 1993 che ha, di fatto, riconosciuto al Ministero dell'ambiente tutte le attribuzioni di competenze generali, unitarie ed esclusive in materia. Il legislatore ha ritenuto soltanto di accorpare presso un unico dicastero tutte le funzioni inerenti alla difesa del mare e dell'ambiente costiero per corrispondere ad un'esigenza di unitarietà funzionale e di concentrazione dell'azione amministrativa, non tralasciando di riconfermare al corpo delle capitanerie di porto, con la legge n. 239 del 1998, la competenza in materia di sorveglianza delle aree marine protette nonché l'attività di vigilanza e di intervento nelle emergenze di inquinamento, compiti che devono essere espletati sulla base delle direttive del Ministero dell'ambiente. Per altri interventi ed attività in materia di tutela e di difesa del mare, il Ministero dell'ambiente si avvale delle capitanerie di porto sulla base di specifiche convenzioni. Il nuovo assetto organizzativo in materia ha, di fatto, sancito un rapporto funzio-

nale tra il Ministero dell'ambiente e il corpo delle capitanerie di porto concretizzatosi con la legge n. 284 del 1994 in cui si prevede esplicitamente che il Ministero dell'ambiente si avvalga delle capitanerie di porto; inoltre, nell'accordo del 6 agosto 1999, è stata definita, in un ampio quadro convenzionale, la collaborazione e il supporto delle capitanerie di porto, anche attraverso l'avvenuta costituzione presso l'ufficio di gabinetto del citato dicastero, dell'unità organizzativa del corpo delle capitanerie di porto.

A questo proposito chiedo al relatore e al rappresentante del Governo di conoscere cosa osti a far sì che un qualcosa che di fatto già avviene sia sancito e riconosciuto dalla legge, proprio nel momento in cui, tra l'altro, ci troviamo nella delicata situazione in cui una nave, a paradigma di quello che sto dicendo, sta minacciando quanto di più prezioso c'è in questo pianeta in termini di natura e di ambiente. Perché non possiamo mettere in atto tutte quelle misure che possono essere utili a questo proposito?

Chiedo quindi al Governo e al relatore di rivedere il parere già espresso e di esprimersi a favore del mio emendamento 1.4, dimostrando in tal modo un'attenzione particolare alla questione da noi sollevata (*Applausi dei deputati del gruppo misto-Verdi-l'Ulivo*).

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore.*
Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore.* Signor Presidente, quando abbiamo concluso l'esame di questo provvedimento in Commissione, secondo la prassi lo abbiamo inviato per l'espressione del prescritto parere alle Commissioni competenti. La Commissione ambiente, di cui l'onorevole Turroni è presidente, ci ha trasmesso un parere favorevole con un'osservazione, che noi abbiamo recepito con un emendamento che abbiamo approvato.

L'emendamento Turroni 1.4, che ci è stato presentato solo ieri sera, riguarda

più che altro l'organizzazione interna di un Ministero. Trovo anche curioso che il Parlamento si debba esprimere sul fatto di istituire presso il Ministero dell'ambiente un reparto. Francamente non lo ritengo opportuno.

Per questo motivo, insisto nel chiedere al presidente della Commissione ambiente di ritirare il suo emendamento, anche perché la proposta di legge in esame è la prima del genere in Europa ed evidenzia una sensibilità straordinaria sui disastri che stanno avvenendo. Ritengo che noi stiamo dando un contributo serio alla civiltà della navigazione e della difesa del mare. Per questo — ripeto — rinnovo l'invito all'onorevole Turroni a ritirare il suo emendamento.

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

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, partecipo commosso ai problemi della maggioranza, la quale si trova ad avere a che fare con questi talebani dell'ecologia che sono i Verdi, i quali in tutto, dalla variante di valico al ponte sullo stretto di Messina, al divieto del traffico aeropor-tuale, sono in contrasto con la loro maggioranza (*Applausi del deputato Armani*).

SAURO TURRONI. Vergogna !

ENZO SAVARESE. Anche su questo, che è un provvedimento ambientalista in modo compatibile con l'uomo, nel senso che guarda ad un ambiente al cui centro vi sia l'uomo, si incontrano difficoltà negli emendamenti di una minima componente della maggioranza.

Capisco i problemi della maggioranza; ho apprezzato le parole del collega Giardiello e non posso che sottolineare che il gruppo di Alleanza nazionale è ovvia-mente contrario all'emendamento dei Verdi.

PIETRO ARMANI. Bravo !

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

PAOLO BECCETTI. Signor Presi-dente, aggiungo solo poche parole a quelle già dette dal collega Savarese. In realtà, ogni volta che si tratta di portare a casa un provvedimento importante come que-sto, su cui c'è largo consenso, ci si trova di fronte a questo strano atteggiamento dei Verdi (spesso dell'onorevole Turroni, in particolare), che si mettono di traverso alla loro stessa maggioranza, come sta avvenendo in questo caso. Noi abbiamo fatto un lavoro incredibile su questo provvedimento del doppio scafo. Lo ab-biamo approvato in Commissione tra-sporti il 22 maggio 2000, cioè esattamente dieci mesi fa. Poi lo abbiamo dovuto riesaminare perché vi erano problemi di compatibilità con le norme comunitarie. A settembre è quindi tornato in Commis-sione. Abbiamo pertanto chiesto i pareri a tutte le Commissioni. Lo abbiamo esami-nato ancora ad ottobre; faticosamente abbiamo trovato coperture e abbiamo assicurato la compatibilità con le norme comunitarie. Abbiamo approfondito mol-tissimi aspetti (ce n'è uno, tra l'altro — lo vedremo tra poco —, su cui il contrasto è insanabile, ma ciò non impedirà di por-tare a compimento il provvedimento nel suo complesso) e alla fine ci siamo ritro-vati bloccati tutta la mattina in Commis-sione e adesso in aula perché l'onorevole Turroni si vuole fare un pezzettino di polizia ambientale: vuole prendere qual-che ufficiale e qualche sottufficiale delle capitanerie di porto, vuole distaccarseli presso il Ministero dell'ambiente, convinto che l'Ulivo vincerà le elezioni e lui andrà a fare il ministro o il sottosegretario. Turroni, verrai nei banchi del Parlamento, se sarai rieletto ! Altro che sottosegretario con un po' di ufficiali, con un tuo corpo di polizia ambientale ! Le capitanerie di porto già svolgono questo servizio per il Ministero dell'ambiente. Non capisco quindi la ragione di questo RAM, che fa pensare alla voglia di fare un po' di « rambismo ». Turroni, non ti ci vedo con

la faccia da Rambo ! Sei un bel pacioccone come me: francamente, lascia perdere il RAM !

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

UMBERTO CHINCARINI. Presidente, anche noi voteremo contro l'emendamento Turroni 1.4, essendo convinti che la devoluzione spazzerà via queste incertezze e che la sicurezza verrà affidata alla competenza delle regioni; per cui, non vi sarà più ragion d'essere per l'istituzione — presso il Ministero dell'ambiente qui a Roma — di queste forze, in aggiunta agli enti locali.

PRESIDENTE. Onorevole Turroni, accoglie l'invito al ritiro del suo emendamento 1.4 ?

SAURO TURRONI. Sì, Presidente, lo ritiro e parlerò sui « talebani » intervenendo sul successivo articolo.

PRESIDENTE. Sta bene, onorevole Turroni.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 1, nel testo emendato.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	386
Votanti	385
Astenuti	1
Maggioranza	193
Hanno votato sì	382
Hanno votato no ..	3).

(Esame dell'articolo 2 — A.C. 6874)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 2, nel testo della Commissione, e

del complesso degli emendamenti ad esso presentati (vedi l'allegato A — A.C. 6874 sezione 2).

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

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Presidente, sull'articolo 2 in materia di corresponsabilità abbiamo svolto un dibattito molto approfondito in Commissione e in aula nel corso della discussione sulle linee generali.

In quelle sedi abbiamo raggiunto un accordo che mi porta ad invitare i presentatori degli emendamenti Becchetti 2.1 e Turroni 2.3 a ritirarli, altrimenti il parere è contrario, e ad esprimere parere favorevole sull'emendamento Bosco 2.2, a condizione che vengano sostituite le parole « mezzi di trasporto », con le seguenti: « navi dotate di più elevati standard di sicurezza ».

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. Onorevole Becchetti, accoglie l'invito al ritiro del suo emendamento 2.1, rivoltole dal relatore e dal rappresentante del Governo ?

PAOLO BECCHETTI. No, Presidente, lo mantengo e chiedo di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

PAOLO BECCHETTI. Presidente, non accolgo quell'invito perché il mio emendamento 2.1 prevede di sopprimere l'articolo 2 (e mi rivolgo ai numerosi giuristi presenti in quest'aula) che rappresenta un vero e proprio nonsenso giuridico e che va contro ogni tradizione normativa, riguardante concetti che sembrano essere oscuri per chi ha elaborato questo testo. Per l'elaborazione di questo testo si è utilizz-

zato infatti un linguaggio che è una specie di via di mezzo tra la lingua aramaica e la lingua romanza; altrimenti, non si capirebbe come siano stati bypassati completamente dei concetti fondamentali: quello dell'approfondimento della *culpa in eligendo*, della *culpa in contrahendo*, della *culpa in vigilando* — questo in punto di diritto — delle norme previste dagli articoli 2049 e 2050 del codice civile, di tutta la sistematica del diritto internazionale privato e del diritto della navigazione.

Con l'articolo 2 quindi s'introduce il principio della « corresponsabilità anche » (chissà se corresponsabilità non significhi « anche » ?) del proprietario del carico nell'ipotesi di un sinistro marittimo, di versamento in mare dei prodotti petroliferi.

Oltre a rilevare la mancata conoscenza dei concetti giuridici fondamentali e del rigore con il quale il nostro ordinamento disciplina tutte le ipotesi di responsabilità oggettiva e di responsabilità per fatto altrui (ho per l'appunto richiamato gli articoli 2049 e 2050 del codice civile), devo dire che mi dispiace che la Commissione giustizia — alla quale era stata inviata questa proposta di legge per l'espressione del relativo parere — ci abbia restituito il provvedimento con una certa *nonchalance* quasi che volesse dire che lei si occupa di grandi questioni e che quindi sarebbe sufficiente inserire nel testo una « frasetta » che in qualche maniera esoneri dalla responsabilità i proprietari del carico; si tratta quindi di una specie d'inversione legale dell'onere della prova a carico del proprietario del carico — scusatemi per la tautologia — per dimostrare che egli ha adottato tutto ciò che era necessario per evitare la responsabilità in ordine a questo versamento.

Ciò dimostra che chi si occupa di queste cose non ha avuto la serietà di approfondire come avvengono le transazioni sui carichi di idrocarburi nel mondo. Cosa succede? Succede che un tizio che sta a Londra chiama un *broker* e gli chiede di comprargli un milione di tonnellate di gasolio. Questi va dal produttore o dal fornitore ed effettua l'ac-

quisto, poi va dallo spedizioniere (quindi vi è un quarto passaggio), che imbarca i prodotti petroliferi su una nave e la nave parte dall'Arabia Saudita o dal Venezuela e va. Nel corso del viaggio questo carico — è notorio — cambia proprietario, a volte tre, quattro o cinque volte. Chi conosce queste cose lo sa perfettamente. Le polizze di carico vengono utilizzate a fini di garanzia su prestiti presi su polizze di carico in viaggio. Mi domando come faccia colui che compra quel carico o una parte del carico nel corso del viaggio ad essere responsabile di un danno che si produce per un evento in mare come, ad esempio, la perdita del carico. Come fa a sapere se all'origine è stata presa una nave con il doppio scafo o senza il doppio scafo?

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Deve saperlo!

PAOLO BECCHETTI. Cosa c'è dietro? Vi è l'incultura dell'attacco alla proprietà privata e all'impresa. Questo è il punto fondamentale!

Signor Presidente, lei storce il naso perché è un giurista, evidentemente allora concorda con me che c'è l'*ignorantia legis*, altrimenti mi spieghi quale sia la sua terza ipotesi, perché io non riesco a comprenderla. Tutte queste sono per me buone ragioni per votare a favore del mio emendamento che porta alla soppressione dell'articolo 2 che vorrebbe introdurre la responsabilità per fatto altrui in un settore così delicato dei traffici mondiali come quello del trasporto degli idrocarburi (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Vede, onorevole Becchetti, la mia attuale posizione non mi consente di dialogare con lei. Ne parliamo dopo. Il Fund in materia di *pollution* forse non le darebbe totalmente ragione, perché in materia di rifiuti la questione è molto complessa. Poi ne parliamo a quattr'occhi.

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

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, intervengo brevemente per apporre la mia firma sull'emendamento soppressivo Becchetti 2.1. Non mi dilungo perché le argomentazioni sono state già svolte egregiamente dal collega; del resto, come il relatore ben sa, il Governo stesso su questo punto è stato attento. Sullo stesso argomento le forze della Casa delle libertà hanno espresso chiaramente la loro opposizione in Commissione trasporti.

Certamente, il testo è leggermente migliorato rispetto alla versione precedente. Va dato atto al relatore che la nuova versione dell'articolo 2 è migliorativa perché, se non altro, vi è l'espressione: « salvo che provino di aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno », però è vero quello che ricordava il collega Becchetti, relativo agli articoli 2049 e 2050 del codice civile, sull'inversione dell'onere della prova. È vero anche che molto, troppo spesso, si ricorre all'inversione dell'onere della prova (questo porterebbe ad aprire altre discussioni, ma non voglio rubare il campo ai colleghi della Commissione giustizia). Mi pare però che in tema di responsabilità non si possa attribuire al titolare del carico la responsabilità, salvo che dimostri il contrario. Queste sono francamente delle forzature perché la responsabilità può essere chiaramente dell'armatore, ma non di chi abbia effettivamente imbarcato il materiale. Per quanto detto Alleanza nazionale voterà a favore dell'emendamento soppressivo Becchetti 2.1 che ho sottoscritto.

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

EUGENIO DUCA. Signor Presidente, intervengo brevemente per rispondere a due domande poste dal collega Becchetti (una anche abbastanza ironica) e anche per invitare il mio gruppo e la maggioranza a votare contro l'emendamento soppressivo Becchetti 2.1.

Leggo dagli atti della IX Commissione: « dalla data di entrata in vigore della presente legge, in caso di inquinamento

causato dalla perdita di idrocarburi o prodotti derivati delle acque territoriali, degli specchi acquei e dei porti italiani, dei fiumi, laghi e acque interne provocato da un mezzo di trasporto navale o terrestre o dalla perdita di condutture, i proprietari del materiale che ha determinato l'inquinamento rispondono con l'armatore o il proprietario del mezzo di trasporto o della conduttura per i danni provocati alle persone, all'ambiente naturale e alle cose ». Segue la firma dell'onorevole Becchetti.

Direi, quindi, che possiamo eliminare tutta la prima parte del ragionamento; per quanto riguarda la seconda parte, è vero che Shell, Tamoil, Q8, Agip possono chiedere di spostare centinaia e centinaia di tonnellate di petrolio da un porto o da un *terminal* all'altro, anche vendendosi reciprocamente parte del petrolio trasportato dalle cisterne, ma con il provvedimento in esame, cari colleghi, vogliamo prevedere che Shell, Tamoil, Q8 eccetera si comportino in Italia, nel Mediterraneo, in Adriatico come si comportano in tanti altri paesi europei e nordamericani, in Alaska, in Giappone. Chiediamo, quindi, che l'ambiente italiano venga trattato come l'ambiente di quei paesi.

Le grandi multinazionali Tamoil, Shell, Q8 che devono effettuare trasporti, di fronte all'offerta di una nave a doppio scafo o di una nave a singolo scafo, se decidono di risparmiare mille dollari per il nolo, devono sapere che, qualora si verifichi quanto è accaduto in questi giorni nelle Galapagos o sulle coste bretoni l'anno scorso o quanto poteva avvenire nella Manica, possono essere chiamate a pagare per i danni ambientali. Questi sarebbero peraltro gravissimi se avvenissero nel mare Adriatico, nelle Bocche di Bonifacio, nelle acque degli arcipelaghi del nostro paese. Bisogna sapere, quindi, che il Parlamento italiano sta seguendo un indirizzo che induce le imprese a comportarsi correttamente: è quanto vogliamo introdurre nella legge che il Parlamento si appresta ad approvare.

Invito pertanto a votare contro l'emendamento soppressivo in esame e a favore dell'emendamento Bosco 2.2, che individua più precisamente alcuni tipi di responsabilità (*Applausi dei deputati dei gruppi dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e dei Popolari e democratici-l'Ulivo*).

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

EDUARDO BRUNO. Signor Presidente, siamo di fronte ad un elemento chiave del provvedimento in esame, previsto nell'articolo 2. L'intervento del collega Becchetti si commenta da solo e l'eloquente risposta del collega Duca mi sembra molto esauritiva: evidentemente, la destra chiede sicurezza soltanto su un piano parolaio, perché dichiara di volere la sicurezza ma sembra poi che nessuno debba risponderne. Vi è una contraddizione...

PAOLO BECCHETTI. Questa è una mistificazione !

EDUARDO BRUNO. Occorre dunque votare convintamente contro l'emendamento Becchetti 2.1, che mostra il vero volto della destra !

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. Signor Presidente, devo solo ribadire che la materia della corresponsabilità è complessa: lei stesso, infatti, signor Presidente, ha detto che le piacerebbe colloquiare con Becchetti in sede diversa.

Devo dare atto alla Commissione giustizia di essersi espressa con serietà sul merito, formulando un'osservazione che abbiamo recepito. Proprio perché la materia è complessa, abbiamo cercato, tra due posizioni opposte, di individuare nella proposta formulata con l'emendamento Bosco 2.2 la soluzione più giusta, equa, equilibrata che potesse garantire le parti

in causa. Per tale motivo, mi permetto di insistere nel chiedere all'onorevole Becchetti di ritirare il suo emendamento 2.1, affinché il lavoro della Commissione possa confluire sull'emendamento Bosco 2.2, nel testo riformulato.

PRESIDENTE. Onorevole Becchetti ?

SAURO TURRONI. Perché a me prima non ha dato la parola ?

PRESIDENTE. Onorevole Turroni, per piacere: l'onorevole Becchetti deve chiarire se accetta l'invito al ritiro del relatore. Prego, onorevole Becchetti.

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, pur apprezzando lo sforzo compiuto con la presentazione dell'emendamento del gruppo della Lega nord Padania, confermo le mie osservazioni sull'inciso che la Commissione giustizia ha suggerito di inserire nella norma, che è testualmente « salvo che non provino di avere adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno ». Domando ai giuristi in aula: è ipotizzabile inserire in una norma una clausola così generica « salvo che non provino... » come ? Chi dovrebbe provarlo ? Il proprietario del carico viaggiante per migliaia di chilometri ? Dovrebbe essere lui ad avere adottato tutte le misure idonee, mentre sta a Genova o nella sede della compagnia petrolifera, alla Q8, alla Tamoil ? Dovrebbe adottare da lì le misure idonee ad evitare il danno ? Dov'è l'equivoco ? Stiamo varando una norma che dal 2003 imporrà alle navi che trasportano prodotti petroliferi nelle acque territoriali nazionali di non entrare se non hanno il doppio scafo. Questo è quanto abbiamo stabilito, si tratta della norma principale che condividiamo al cento per cento.

Siamo consapevoli dei danni che l'inquinamento marino, causato dalle petroliere, dalle vecchie carrette, ha prodotto e credo sia assurdo soffermarsi ancora su questo aspetto sul quale, sicuramente, esiste una trasversalità positiva. Ma, dopo aver stabilito che dal 2003 non entreranno

più navi nelle nostre acque territoriali e nei nostri porti se non hanno il doppio scafo, diciamo che è corresponsabile l'armatore del carico. A mio avviso è corresponsabile se sceglie una nave che non ha il doppio scafo e non spetta a lui provare che ha adottato tutte le misure necessarie. Magari ha acquistato un milione di tonnellate di petrolio e, trovandosi in una città del nord America o a Genova, ad esempio, deve provare di averle adottate nel mar Arabico o nell'oceano Atlantico. Mi sembra che tutto ciò non regga, signor Presidente, quindi non posso ritirare il mio emendamento. Si tratta di un problema culturale e ideologico.

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

SAURO TURRONI. Signor Presidente, proprio perché conosco il regolamento, prima ho chiesto al relatore di esprimersi, cosa che egli ha fatto; è lei che ha dato un'interpretazione personale. Comunque, signor Presidente, vorrei sottolineare che l'emendamento Becchetti 2.1 rivela da che parte si sta.

Noi siamo favorevoli a questo provvedimento, molto favorevoli, anzi vorremmo che ci aiutasse ancora di più a salvaguardare la natura, il mare e le attività economiche. Il collega Becchetti, invece, ha appena detto che vuole difendere i petrolieri: questa è la differenza fra noi e lui! Allo stesso modo vi è differenza fra noi e il collega Savarese quando egli afferma che siamo talebani: certamente noi difendiamo l'ambiente in tutte le circostanze, il collega Savarese lo difende quando si tratta di *Radio Vaticana*, evidentemente vicino a casa sua o nel suo collegio, e non si preoccupa dell'ambiente quando il problema non è dietro il suo giardino. Questa è la differenza fra noi e il collega Savarese, tra i verdi e la destra: i verdi si preoccupano di proteggere la natura dovunque essa si collochi, non solamente quando è vicina alla propria seggiola. Ecco la ragione per la quale siamo contrari all'emendamento Becchetti

2.1, che è in favore dei petrolieri ed è anche la ragione per la quale vorremmo che le norme internazionali alla quali fa riferimento il comma 1 dell'articolo 2 del provvedimento fossero sopprese perché sappiamo che esse — ahimè — sono oggi più semplici e più morbide rispetto alla norma in questione. Per questo ci stiamo battendo, per migliorare il provvedimento e non per svuotarlo, come stanno facendo i colleghi del Polo (*Applausi dei deputati del gruppo misto-Verdi-L'Ulivo*).

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

DOMENICO BENEDETTI VALENTINI. Signor Presidente, colleghi, ho ascoltato con interesse quanto è stato detto perché ho una sensibilità ambientale, o ambientalista, come preferite, anche se dicendo « ambientalista » ci esponiamo alle sciabolate propagandistiche che ho sentito. Si è trattato, appunto, di sciabolate propagandistiche e credo, come parte politica, di doverle respingere perentoriamente. Non vorrei farlo, però, controargomentando e dicendo che, nella nostra esperienza politica, in tutto il paese assistiamo ad episodi di devastazione dell'ambiente, di fronte ai quali i verdi tacciono o sembrano consenzienti, per non dire collusi; dovrei rispondere colpo su colpo a certe insinuazioni ed accuse (*Commenti del deputato Pistone*), ma voglio attenermi al tema.

Signor Presidente, cari colleghi, sono convinto che, cercando di contemperare le diverse esigenze, ognuno persegua un obiettivo caratterizzato da buona fede. Noi vogliamo estendere, in caso di disastro ambientale, la responsabilità al proprietario del materiale trasportato, oltre che al trasportatore. Vi sono esigenze di altissimo profilo che possono giustificare questa scelta, ma credo di interpretare le parole dei colleghi Savarese e Becchetti — non credo di averne titolo, ma non se ne dispiaceranno — dicendo che nessuno vuole però stravolgere alcuni principi fondamentali del diritto che incidono pro-

fondamente su tutta una serie di questioni.

Anche in Commissione giustizia ci siamo soffermati su questo aspetto. Si è giunti alla formulazione: «salvo che provino di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno». Queste parole devono essere comprese, sulla base degli atti parlamentari, con una interpretazione autentica che resti agli atti e che, nelle numerose controversie, anche di grande portata, che nasceranno, dia una chiave di lettura a chi dovrà giudicare e dirimere le questioni di carattere risarcitorio molto consistenti, altrimenti facciamo un danno.

Evidentemente si deve intendere che il proprietario dovrà avere adottato tutte le misure che rientrino nella sua specifica e concreta possibilità di adozione, perché una responsabilità di carattere oggettivo e astratto al tempo stesso, in base alla quale apoditticamente si stabilisce che comunque egli è responsabile perché avrebbe dovuto farsi carico di adottare tutte le misure necessarie per evitare un danno, può essere fortemente fraintesa. Si deve precisare nel testo o nell'interpretazione autentica risultante dagli atti parlamentari che egli deve aver adottato tutte le misure idonee ad evitare il danno in quanto esse rientrino nella sua specifica e concreta possibilità, altrimenti gli addossiamo una responsabilità oggettiva che, questa sì, stravolgerebbe le fondamenta dei principi giuridici del nostro ordinamento.

Dobbiamo fare questa precisazione ed operare una scelta, in base alla quale — mi pare che a ciò abbia accennato il Presidente con la sua garbata interruzione in risposta al collega Becchetti — si può anche procedere con il principio della responsabilità solidale o concorrente del proprietario, che è stata già sperimentata e prefigurata in altri settori, soprattutto nella politica ambientale e contro l'inquinamento, ma deve essere ben chiaro che il proprietario deve fare tutto quanto gli è possibile, se ed in quanto abbia gli strumenti e la possibilità di adottare queste misure, perché, se è vero che è necessario perseguire i fini che tutti, destra e sinistra, se non siamo in spudorata malafede,

vogliamo conseguire per preservare il bene irripetibile e prezioso della maggiore pulizia possibile delle nostre acque, tuttavia, non possiamo stravolgere alcuni principi paralizzando qualsiasi attività.

Gradirei una puntualizzazione su questo aspetto, se non altro perché rimanga agli atti parlamentari.

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

SALVATORE CHERCHI. Signor Presidente, credo che per inquadrare meglio il problema al nostro esame occorra riesaminare un caso citato dall'onorevole Becchetti, relativo al recente naufragio della nave carboniera in prossimità delle acque della Sardegna.

Quella nave carboniera è risultata facente capo ad un armatore assolutamente inaffidabile e non dotata di carte nautiche idonee per garantire una corretta navigazione in quel tratto di mare. Vi era cioè una palese inadeguatezza di quella nave e di chi la conduceva alla navigazione nelle acque prospicienti il mare della Sardegna.

Ebbene, quella nave lavorava in nome e per conto dell'ENEL, la quale risulta totalmente irresponsabile di quanto è accaduto. Onorevole Becchetti, questa non è una situazione che possiamo considerare giusta. È evidente che vi deve essere una corresponsabilità dell'ENEL ed è questa la ragione per la quale, partendo da questo caso ed estendendo il ragionamento più in generale, sosteniamo la proposta della Commissione.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'emendamento Becchetti 2.1, non accettato dalla Commissione né dal Governo.

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

Comunico il risultato della votazione: la Camera approva (Vedi votazioni —

Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza nazionale e Lega nord Padania).

(Presenti	388
Votanti	383
Astenuti	5
Maggioranza	192
Hanno votato sì	196
Hanno votato no ..	187).

Si intende pertanto soppresso l'articolo 2 (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia, di Alleanza nazionale e della Lega nord Padania).*

(Esame dell'articolo 3 — A.C. 6874)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 3, nel testo della Commissione, e dell'unico emendamento ad esso presentato (*vedi l'allegato A — A.C. 6874 sezione 3*).

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

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. La Commissione invita al ritiro dell'emendamento Bosco 3.1, altrimenti il parere è contrario.

PRESIDENTE. Il Governo?

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo concorda.

PRESIDENTE. Onorevole Bosco, accetta di ritirare il suo emendamento, sul quale peraltro la Commissione bilancio ha espresso parere contrario?

RINALDO BOSCO. Lo ritiro, signor Presidente.

PRESIDENTE. Sta bene.

Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 3.

(*Segue la votazione*).

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

(Presenti	379
Votanti	346
Astenuti	33
Maggioranza	174
Hanno votato sì	344
Hanno votato no ..	2).

(Esame dell'articolo 4 — A.C. 6874)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 4, nel testo della Commissione (*vedi l'allegato A — A.C. 6874 sezione 4*).

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

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo 4.

(*Segue la votazione*).

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

(Presenti	392
Votanti	391
Astenuti	1
Maggioranza	196
Hanno votato sì	390
Hanno votato no ..	1).

(Esame dell'articolo 5 — A.C. 6874)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 5, nel testo della Commissione (*vedi l'allegato A — A.C. 6874 sezione 5*).

Nessuno chiedendo di parlare e non essendo stati presentati emendamenti, passiamo alla votazione dell'articolo 5.

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

PAOLO BECCHETTI. Signor Presidente, voglio soffermarmi ancora una

volta sul nostro modo di legiferare, tanto che spesso mi domando che cosa faccia il Comitato per la legislazione.

Siamo pienamente convinti che chi impiega il contributo per scopi estranei all'ammodernamento del naviglio, alla costruzione di navi a doppio scafo, chi utilizza in maniera sbagliata questo denaro, debba essere considerato decaduto dal contributo; tuttavia il testo contiene una norma in base alla quale si ha decadenza dal contributo quando quest'ultimo non venga utilizzato per fini aziendali. Mi domando se questa ipotesi si riferisca, per esempio, al caso in cui il contributo venga utilizzato per la ristrutturazione delle sale del palazzo di proprietà dell'armatore: si tratta di una utilizzazione aziendale o di altro tipo? Non sarebbe stato più chiaro dire che la decadenza dal contributo avviene quando questo non viene utilizzato per l'ammodernamento della flotta o per la costruzione di navi a doppio scafo? Forse sarebbe stato più facile usare la lingua italiana invece che un linguaggio così generico ed astruso che porterà ad erogare contributi ad imprese che ne faranno un uso sicuramente connesso ai beni dell'impresa ma nulla a che fare con l'armamento ed il trasporto degli idrocarburi in maniera sicura e non inquinante.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

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

(Segue la votazione).

Dichiaro chiusa la votazione.

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

(Presenti	390
Votanti	212
Astenuti	178
Maggioranza	107
Hanno votato sì	207
Hanno votato no ..	5).

(Esame dell'articolo 6 — A.C. 6874)

PRESIDENTE. Passiamo all'esame dell'articolo 6, nel testo della Commissione, e del complesso degli emendamenti ad esso presentati (vedi l'allegato A — A.C. 6874 sezione 6).

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

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. La Commissione invita al ritiro degli emendamenti Turroni 6.1 e 6.2, altrimenti il parere è contrario.

PRESIDENTE. Il Governo?

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Il Governo concorda.

PRESIDENTE. Onorevole Turroni?

SAURO TURRONI. Ritiro gli emendamenti e chiedo di parlare per motivarlo.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

SAURO TURRONI. Mi rammarico moltissimo per quanto è successo prima, soprattutto perché i colleghi del Polo hanno fatto un regalo terrificante ai petrolieri, proprio a coloro che in queste ore, sotto gli occhi di tutto il mondo, stanno minacciando un patrimonio che è di tutti grazie al materiale trasportato in quella carretta che è affondata davanti alle isole Galapagos (*Applausi dei deputati dei gruppi misto-Verdi-l'Ulivo, dei Democratici di sinistra-l'Ulivo e Comunista*). Fare regali del genere vuol dire fare solamente regali? Me lo chiedo.

Credo che di fronte a fatti di tale gravità vi sia molto da riflettere e che soprattutto debba riflettere il nostro paese: non si può piangere perché in quei luoghi stanno morendo le foche, i leoni marini, i pellicani e gli iguana e, quando ci sono da difendere i petrolieri, votare a loro favore e non in difesa della natura (*Applausi dei deputati del gruppo misto-Verdi-l'Ulivo*)! Questo è quel che è successo ora e tutti debbono saperlo! La

responsabilità cade in pieno sulla testa dei colleghi del Polo: è questa la libertà di quella Casa (*Commenti dei deputati dei gruppi di Alleanza nazionale, di Forza Italia e della Lega nord Padania*)! È la libertà di inquinare, di far morire e distruggere la natura! Questa è la libertà a cui vi richiamate, cari colleghi (*Proteste dei deputati dei gruppi di Alleanza nazionale, di Forza Italia e della Lega nord Padania*)!

PRESIDENTE. Passiamo alla votazione dell'articolo 6.

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

ENZO SAVARESE. Signor Presidente, mi sembra che i toni del collega Turroni siano spesso sopra le righe. Caro collega Turroni, qui non vi è una responsabilità del Polo, ma si tratta di accettare, una volta per tutte, la realtà che la vostra maggioranza non esiste. Prima non ho risposto alle tue provocazioni personali, ma ti voglio ricordare che tra Calzolaio e Danese, tra Bordon e Bersani, tra Nesi e Turroni non si è sulle stesse posizioni: questa è la vostra maggioranza! Non siete in grado di garantire, con il vostro voto, quel che proponete (*Applausi dei deputati dei gruppi di Alleanza nazionale, di Forza Italia e della Lega nord Padania*)!

Collega Cherchi, quando parli dell'Enel, ricordati che ne è presidente l'ambientalista Chicco Testa (*Applausi dei deputati dei gruppi di Alleanza nazionale, di Forza Italia e della Lega nord Padania*)!

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

PAOLO BECCETTI. Signor Presidente, vorrei dire con molta pacatezza al collega Turroni che non gli consento illazioni sull'aver noi favorito l'una o l'altra *lobby*: da questo punto di vista, il vostro Governo dovrebbe vergognarsi dalla mattina alla sera, visto che favorisce le

lobby con ogni provvedimento! Non consento, dunque, illazioni di alcun genere al signor Turroni.

Signor Presidente, vorrei proseguire il mio intervento per far comprendere al collega Turroni che egli non ha chiaro quel che accade nei traffici marittimi, tant'è vero che il ministro dell'ambiente del suo partito si è inventato la seguente misura: la libera pratica per le navi che arrivano nei porti deve essere data in rada. Come ho già affermato, non chiamo quel ministro Willer Bordon, bensì « Tex Willer » Bordon: lo vedo più adatto a far ruotare una pistola tra le dita e ad andare a cavallo con le gambe storte per il Texas, anziché a parlare dei porti e di materie di cui, notoriamente, non capisce nulla!

Che cosa significa dare la libera pratica in rada? Signor Presidente, qui è pieno di marinai; capirete, allora, che si vuole che si vada a nuoto a tre, quattro miglia dalla costa per dare la libera pratica alle navi, come se non si sapesse che tale pratica viene data sulle carte, sui libretti di navigazione, sul ruolo di equipaggio, sui documenti RINA o su altri registri di certificazione.

Ebbene, il collega Turroni farebbe meglio a comprendere che non stiamo trattando solo con due personaggi; ovvero, non stiamo trattando solo con il proprietario del carico, che di norma è — diciamo così — un riccone; probabilmente, il proprietario del carico sarà costituito dalle imprese che trasportano petrolio, ma può anche trattarsi di altri soggetti che fanno traffici sul petrolio ovvero fanno commercio di petrolio per conto delle grandi imprese; dall'altra parte, vi è l'impresa armatoriale. Mi sono sempre domandato, qualora stipulassi un contratto di mutuo con una banca e avessi come fideiussore Gianni Agnelli, se la mia propensione ad adempiere all'obbligazione crescerebbe o diminuirebbe in maniera verticale: ebbene, credo che tale propensione diminuirebbe, in presenza di un fideiussore forte, ricco e potente. Dunque, non comprendo tutta la storia che l'onorevole Turroni ha fatto parlando di difesa dei petrolieri. Possiamo dire che chi compie un fatto

illecito debba risponderne, sia esso l'armatore, il caso, il certificatore o il proprietario del carico. Infatti, se quest'ultimo è responsabile nell'ipotesi di *culpa in eligendo*, deve risponderne e vi sono tutti gli strumenti perché ciò accada. Respingo quelle accuse al mittente.

Quindi respingo l'accusa all'ignoranza del mittente, intendendo per ignoranza la misconoscenza delle procedure attraverso le quali si forma la responsabilità nelle contrattazioni e la misconoscenza sul piano pratico del modo in cui si formano le contrattazioni sui carichi petroliferi nel mondo. Respingo al mittente tutto questo. Noi non abbiamo voluto assolutamente favorire nessuno, abbiamo voluto ristabilire un principio di civiltà giuridica: la responsabilità oggettiva; la responsabilità del fatto altrui è un'eccezione nel nostro ordinamento (*Applausi dei deputati dei gruppi di Forza Italia e di Alleanza nazionale*).

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

SALVATORE CHERCHI. Onorevole Savarese, lei se l'è presa, ma io le voglio rispondere molto pacatamente dicendole che è irrilevante chi sia il presidente di una data azienda. Quello che rileva (*Commenti dei deputati del gruppo di Alleanza nazionale*)... No, cari colleghi, l'ho chiamata in causa a bella posta, perché quello che rileva è che sia possibile che un'azienda di quelle dimensioni noleggi una carretta del mare non dotata neppure delle carte di navigazione, come è stato ufficialmente acclarato, che si determini non dico un disastro ambientale, però un evento molto grave, e che quella grossa azienda nazionale non risponda di alcunché, così come nella sua visione non risponde di alcunché chiunque, in altra situazione, noleggia navi che trasportano carichi pericolosi e che non sono in condizione di affrontare adeguatamente la navigazione.

La differenza tra noi e lei è che noi chiediamo che ci sia una corresponsabi-

lità, una situazione in cui risponde in solido chi noleggia carrette del mare che provocano disastri ambientali. È tutta qui la differenza, non c'entra niente chi presiede questa o quella data azienda. La verità è che del disastro che si è verificato nelle acque della Sardegna non risponde in alcun modo questo colosso e lei, con la sua posizione, garantisce l'impunità a coloro che colpevolmente noleggiano carrette del mare, tutto qui. È una posizione a protezione di interessi di gruppi, comunque si chiamino e comunque siano diretti, certamente non è una posizione che mette in primo piano le questioni della sicurezza e della tutela dell'ambiente, tutto qui (*Applausi dei deputati del gruppo dei Democratici di sinistra-l'Ulivo*).

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

CARLO GIOVANARDI. Signor Presidente, avendo votato a favore dell'emendamento soppressivo dell'articolo 2, voglio rispondere brevissimamente all'onorevole Turroni che noi dobbiamo supplire anche, credo, a quella cultura di Governo che la maggioranza, purtroppo, in queste ultime settimane sembra non avere più. Dobbiamo renderci conto che davanti a problemi seri, che possono essere quelli della mucca pazza, della situazione in Bosnia o del trasporto del petrolio, anziché affrontarli con una cultura di governo si urla all'untore da parte della maggioranza e qualche volta alcuni ministri fanno azioni declamatorie (*Commenti dell'onorevole Turroni*), senza ragionare.

Una buona volta dovremo pur porci il problema del funzionamento del sistema energetico nel suo complesso. Non si capisce come si possa, in un paese trasformatore come l'Italia, che ha bisogno di energia, essendo finiti il carbone e il petrolio e verificandosi tragedie ambientali e geopolitiche collegate al petrolio ed al carbone, eliminare allegramente ogni ricerca, per esempio, sul nucleare pulito, con il risultato che dobbiamo importare energia dalla Francia. Come è noto, in-

fatti, i Verdi urleranno, i comuni scriverranno « comune denuclearizzato », ma nel nord Italia, per accendere le lampadine o per far funzionare le nostre industrie, dobbiamo comprare l'energia nucleare prodotta dalla Francia. Questa è la situazione. Allora, se si eliminano forme di ricerca sull'energia pulita il problema è che le carrette girano con il petrolio. Non si può, infatti, eliminare il carbone, eliminare il petrolio, l'energia nucleare e ogni forma di produzione di energia e poi urlare nel momento in cui si producono i danni derivanti da certe scelte. Credo che l'onorevole Becchetti abbia detto una cosa giusta quando ha affermato che, di fronte a problemi complessi anche dal punto di vista giuridico, non si possono dare risposte demagogiche o emotive, ma neppure si può urlare, in termini di responsabilità oggettive, come stiamo facendo purtroppo in questi giorni, quando troviamo un animale ammalato in una stalla e criminalizziamo tutta la filiera fino ai macellatori e agli industriali del settore, senza porsi il problema di effettuare controlli seri e severi.

Mi dispiace che una parte della maggioranza si faccia trascinare dai pifferai, andando dietro a suggestioni che possono essere colorite e che possono fornire una certa popolarità tra chi si lascia impressionare da queste denunce vuote. Ciò dimostra una mancanza di cultura di governo: noi oggi abbiamo invece dimostrato di avere cultura di governo.

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

UMBERTO CHINCARINI. Signor Presidente, non accetto che il collega Turroni mi rilasci patenti di ambientalismo. Non credo che si definiscano provvedimenti seri sull'onda dell'emotività. Egli ha visto in televisione le immagini delle Galapagos e questa mattina, per la prima volta, si è presentato in Commissione per chiedere al relatore l'approvazione di suoi emendamenti. Ma dov'era quando esaminavamo seriamente questo importante provvedi-

mento presentato dall'onorevole Duca? Forse a preoccuparsi delle norme che regolano la cattività dei delfini oppure ad inventarsi norme che vietano i voli notturni nei nostri aeroporti. Queste sono forse le cose che egli ritiene più importanti (*Applausi dei deputati dei gruppi della Lega nord Padania, di Forza Italia e di Alleanza nazionale*).

PRESIDENTE. Ha chiesto di parlare per dichiarazione di voto, a titolo personale, l'onorevole Mammola, al quale ricordo che ha due minuti a disposizione. Ne ha facoltà.

PAOLO MAMMOLA. Signor Presidente, penso che su questo provvedimento, come spesso capita in quest'aula, alcuni deputati stiano intervenendo senza conoscerne la cronistoria.

Fino a questo momento non mi sono sentito in dovere di interrompere la discussione e ho lasciato all'onorevole Becchetti la parola a nome del mio gruppo: egli lo ha rappresentato in maniera esemplare. Tuttavia, vorrei ricordare a tutti coloro i quali cominciano oggi a parlare di ambientalismo in quest'aula che questo provvedimento, di iniziativa dell'onorevole Duca, prevedeva una copertura finanziaria pari a circa 400 miliardi di lire volte a finanziare la sostituzione delle cosiddette « carrette del mare » a scafo singolo con navi a doppio scafo.

Quando abbiamo chiesto in Commissione che questa somma fosse aumentata in favore delle imprese italiane che oggi gestiscono la propria flotta sotto una bandiera estera, pur essendo sottoposte al doppio regime di imposizione fiscale (ciò vuol dire che non intendono eludere il fisco o evadere le tasse), si è verificato un incidente di percorso. Infatti, la finalità di questa proposta di legge era quella di eliminare il maggior numero di « carrette » dal mar Mediterraneo e noi avevamo chiesto di aumentare la somma stanziata a tal fine. La Comunità europea è invece intervenuta impedendo all'Italia di stanziare fondi per la costruzione di nuove navi: questa finalità è quindi scomparsa dalla proposta di legge.

Vorrei tuttavia chiedere al Governo e alla maggioranza, che oggi parlano tanto di ambiente in quest'aula, che fine abbiano fatto i 260 miliardi di lire che erano stati stanziati per le finalità di questa proposta di legge. I 400 miliardi di lire previsti sono divenuti 140: dove sono andati a finire i 260 miliardi di lire? Si sono forse persi in qualche altro provvedimento elettoralistico che deve garantire all'ex sindaco di Roma un'improbabile, anzi, impossibile vittoria alle prossime elezioni?

È facile parlare di ambiente, ma, alla prova dei fatti, questo Governo inciampa sempre su tale questione. I soldi per l'ambiente non ci sono e non ci saranno mai, perché sono sempre stati impiegati per questioni forse meno nobili (*Applausi dei deputati del gruppo di Forza Italia*).

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

EDUARDO BRUNO. Ho poc'anzi affermato che l'articolo 6 era l'articolo chiave del provvedimento, il quale è destinato a finanziare navi più sicure, quelle cosiddette a doppio scafo. Ciò va ascritto al merito di chi ha proposto il provvedimento e del centrosinistra che lo sostiene. Tuttavia, a seguito della soppressione dell'articolo 2, la proposta di legge risulta, per così dire, azzoppata, anche a causa della mancanza — bisogna ammetterlo — di alcuni deputati della maggioranza. Aggiungo che qui sta il discriminio tra la cultura rappresentata dalla destra e quella rappresentata dal centrosinistra: infatti, era stato stabilito il principio della corresponsabilità di chi commercia prodotti inquinanti, nel segno della difesa di interessi generali quali l'ambiente e la natura, mentre la destra ha preferito difendere gli interessi dei pochi, delle « sette sorelle », dei petrolieri. Questo va detto e, per quanto ci riguarda, sarà anche elemento di campagna elettorale dei comunisti italiani, essendo in gioco questioni molto importanti come la natura e la vivibilità del nostro territorio.

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>	378
<i>Votanti</i>	377
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	189
<i>Hanno votato sì</i>	376
<i>Hanno votato no</i>	1).

Invito il relatore ad esprimere il parere della Commissione sugli articoli aggiuntivi.

MICHELE GIARDIELLO, *Relatore*. La Commissione esprime parere favorevole sull'articolo aggiuntivo 6.01 del Governo ed invita a ritirare l'articolo aggiuntivo Turroni 6.02, altrimenti il parere è contrario.

PRESIDENTE. Il Governo?

MARIO OCCHIPINTI, *Sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Concordo con il parere espresso dal relatore.

PRESIDENTE. Passiamo ai voti.

Indico la votazione nominale, mediante procedimento elettronico, sull'articolo aggiuntivo 6.01 del Governo, accettato dalla Commissione.

(*Segue la votazione*).

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

<i>(Presenti</i>	379
<i>Votanti</i>	378
<i>Astenuti</i>	1
<i>Maggioranza</i>	190
<i>Hanno votato sì</i>	377
<i>Hanno votato no</i>	1).

Onorevole Turroni, accoglie l'invito a ritirare il suo articolo aggiuntivo 6.02 ?

SAURO TURRONI. No, signor Presidente, chiedo anzi al relatore di riflettere ulteriormente su di esso, in quanto propone di realizzare un supporto tecnico qualificato per mitigare gli effetti negativi prodotti dalla navigazione e dal trasporto marittimo sugli ecosistemi marittimi e marino-costieri, istituendo un'apposita segreteria tecnica per la sicurezza ambientale della navigazione presso il Servizio difesa del mare. Questo organismo dovrebbe fornire un supporto alle politiche del Ministero dell'ambiente a livello nazionale, comunitario ed internazionale per il conseguimento di standard normativi, promuovere tecnologie e realizzare iniziative che migliorino le pratiche ambientali in campo marittimo, con particolare riferimento alla specificità del bacino mediterraneo. Ciò appare necessario ed utile, signor Presidente, per le ragioni che ho espresso nei miei precedenti interventi, anche se in essi era presente molta della passione che muove il mio agire politico. In questo caso, poiché è stato inferto un *vulnus* a questo provvedimento, provocato dall'approvazione dell'emendamento soppressivo Becchetti 2.1, chiedo al relatore di rimettersi all'Assemblea sul mio articolo aggiuntivo 6.02; potremmo in tal modo tentare di mitigare gli effetti negativi in relazione alle aree marine protette attraverso uno strumento di natura tecnica che possa aiutare il nostro Governo, da chiunque sia retto — così sono contenti i colleghi che pensano di avere già vinto le elezioni —, a compiere azioni positive nei confronti dell'ambiente marino. Chiedo, pertanto, al relatore di rivedere la sua posizione e di modificare il suo parere rimettendosi all'Assemblea e invito i colleghi a votare a favore della costituzione di questo organismo che è necessario, anche alla luce dell'approvazione dell'emendamento soppressivo cui prima ho fatto riferimento.

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

ENZO SAVARESE. Non so se sono allibito o perplesso: se si tratta di un *vulnus*, i colleghi Verdi dovrebbero essere veramente stravolti per il voto liberamente espresso dall'Assemblea e mi chiedo come si possa pensare, sia pure parzialmente, di barattare il principio della presunta responsabilità dei petrolieri con l'assunzione di dieci esperti al Ministero dell'ambiente.

PRESIDENTE. Onorevole Savarese, l'onorevole Turroni si riferiva all'emendamento relativo al corpo speciale delle capitanerie di porto.

ENZO SAVARESE. No, Turroni si riferiva all'emendamento Becchetti 2.1.

PRESIDENTE. No, si riferiva all'emendamento che ha ritirato.

ENZO SAVARESE. Va bene, a qualunque cosa si riferisse Turroni, stiamo dicendo che i problemi devono essere risolti attraverso l'assunzione di dieci esperti. Allora, delle due l'una: o il Ministero dell'ambiente non ha esperti né capacità o si vuole creare un ulteriore carrozzone al suo interno.

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

PAOLO BECCHETTI. Anch'io mi domando cosa faccia il Ministero dell'ambiente, considerato che il compito di questa segreteria tecnica per la sicurezza dovrebbe assorbire gran parte delle sue competenze. Tuttavia, vi è un piccolo dettaglio da chiarire: questo scherzetto costa circa un miliardo all'anno, se si considera che ciascuno dei dieci esperti costerà allo Stato 90 milioni. Lo so Presidente, *de minimis non curat praetor*, 900 milioni sono poca cosa ! « Per meno un milione, ancora nu' milione » diceva Totò ! Questa vicenda mi ricorda tanto l'incarico che fu affidato a Nomisma di scrivere buone cose sul trasporto ferroviario; una delle amenità che si leggeva nei famosi 38 volumi prodotti da Nomisma e pagati