

SENATO DELLA REPUBBLICA

— XI LEGISLATURA —

N. 1466

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore VISIBELLI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 4 AGOSTO 1993

Nuove norme per la difesa del mare
in caso di inquinamento da idrocarburi

ONOREVOLI SENATORI. - Lo sperpero dei fondi della legge 31 dicembre 1982, n. 979, e successive modificazioni, recante «Disposizioni per la difesa del mare» perpetrato con inconsciente leggerezza dai dirigenti dell'Ispettorato centrale per la difesa del mare (ICDM) del Ministero della marina mercantile, è attestato da:

a) i disastrosi risultati delle operazioni di riduzione degli inquinamenti conseguenti le tragedie della superpetroliera «Haven» e del traghetto «Moby Prince»;

b) le numerose sentenze in proposito emesse dalla Corte dei conti;

c) i procedimenti penali attualmente pendenti, anche nei confronti di società giudicate, dal Ministero della marina mercantile, uniche ed insostituibili, presso numerosi tribunali della penisola;

d) un rapporto di Polizia giudiziaria, impone l'adozione di una normativa di regolamentazione e riqualificazione della spesa severa e rigorosa, che dia certezza di effettivo conseguimento degli obiettivi della citata legge n. 979 del 1982, e di reale difesa e riduzione dei danni ambientali e patrimoniali, diretti e indiretti, conseguenti eventi di inquinamento marino da idrocarburi.

A tal fine, innanzitutto, si rende necessario la soppressione dell'ICDM ed il passaggio di tutte le sue competenze al Corpo delle capitanerie di porto, che, per la loro organizzazione e per i loro compiti specifici e di istituto, rappresentano la struttura più idonea e più qualificata a svolgere i compiti previsti dalla legge n. 979 del 1982.

Non è possibile, inoltre, continuare all'infinito con il sistema di far ricadere i costi di organizzazione e di gestione di una struttura operativa destinata al controllo ed alla riduzione di questi inquinamenti marini

sulle spalle del solito cittadino che paga le tasse.

È opportuno che lo Stato, dando collaborazione all'industria privata, ed al fine, anche, di dare indirizzo ed orientamento all'attività da svolgere, possa assumere su di sé l'impegno di definire ed organizzare le linee operative del servizio da svolgere, e quello dell'acquisto dei mezzi tecnici occorrenti. Ma i costi di organizzazione e di gestione effettiva di tale servizio dovranno poi ricadere, *in toto*, su chi quel tipo di inquinamento marino produce, e cioè le società petrolifere ed armatoriali.

Consentita ed ammessa, dunque, la titolarità a carico dello Stato dell'onere di acquisto dei mezzi disinquinanti, è necessario far obbligo al Ministero della marina mercantile di acquisire le navi e le attrezzature più idonee fra tutte quelle attualmente reperibili sul mercato.

In tale ottica l'esame e la valutazione comparativa di dette macchine ed attrezzature è affidata, in via esclusiva, all'Ispettorato tecnico dello stesso Ministero, ed, in caso di contestazione, all'INSEAN (Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale), organo di consulenza della pubblica amministrazione (regio decreto legislativo 24 maggio 1946, n. 530, articolo 2, ultimo comma).

Tutta questa materia viene regolata, dal presente disegno di legge agli articoli da 1 a 5.

Per quanto concerne, poi, il problema della responsabilità e copertura dei danni, il presente disegno di legge introduce, innanzitutto, il concetto di individuazione preventiva, per tutte le navi che attraversano la zona economica esclusiva (ZEE) italiana, del nominativo, completo di nazionalità, foro di competenza e *pool* di assicurazione, del responsabile tenuto a

XI LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

pagare per i danni eventualmente prodotti.

Tenuto poi conto dell'esito disastroso (per non dire altro) delle richieste di indennizzo per danni conseguenti i disastri della superpetroliera «Haven» e del traghetto «Moby Prince», esiti disastrosi che sembrano largamente attribuibili alla latitanza od inesistenza di idonee strutture consultive (che, anche se non imposte da alcuna legge, il Ministero della marina mercantile avrebbe comunque dovuto aver la diligenza di costituire) in grado di assistere e consigliare i cittadini e le entità danneggiate nella richiesta di liquidazione,

la presente legge si fa carico, dunque, di colmare tale grave lacuna, imponendo la costituzione di un servizio consultivo, e la costituzione di un fondo fiduciario di garanzia, aperto alla partecipazione pubblica, che si aggiunge - senza sostituirle - a tutte le altre forme di copertura (assicurativa, fondi di garanzia) attualmente esistenti, ed avente la funzione di fondo di immediato accesso a copertura dei primi e più rilevanti danni conseguenti un evento di disastro marino-ambientale.

Questa seconda parte della materia viene regolata con gli articoli da 6 a 9 del presente disegno di legge.

DISEGNO DI LEGGE**Art. 1.**

1. È soppresso l'Ispettorato centrale per la difesa del mare, ed i suoi compiti e funzioni sono trasferiti, con effetto immediato, al Corpo delle capitanerie di porto, che provvede ad acquistare, tramite appalto-concorso internazionale, un numero sufficiente di mezzi alturieri e litorali idonei a conseguire gli scopi previsti dalla legge 31 dicembre 1982, n. 979, e successive modificazioni, utilizzando i fondi stanziati in bilancio per la predetta finalizzazione.

2. I mezzi di cui al comma 1 saranno del tipo migliore oggi esistente sul mercato, e saranno in numero ritenuto sufficiente a coprire, con efficacia, tutte le esigenze del servizio. Tale migliore idoneità viene definita, con decisione autonoma, a seguito di prove comparative, dall'Ispettorato tecnico del Ministero della marina mercantile, mentre eventuali appelli o reclami presentati da ditte costruttrici di attrezzature giudicate, dal detto Ispettorato tecnico, non idonee, vengono demandati alla valutazione dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (INSEAN).

Art. 2.

1. Il Ministero della marina mercantile si assume i costi necessari per realizzare tutte le opere fisse e permanenti necessarie per la effettuazione delle prove di cui all'articolo 1. Tutti gli allestimenti provvisori che l'INSEAN dovrà invece eventualmente approntare per la esecuzione delle prove comparative vengono posti, invece, a carico delle ditte che hanno interposto appello avverso le decisioni dell'Ispettorato tecnico. Anche i costi di esecuzione delle dette prove e per l'elaborazione dei risultati ottenuti sono posti a carico delle ditte opponenti.

2. È esclusa dal pagamento delle somme di cui al comma 1 la ditta che ha dimostrato di possedere effettivamente le attrezzature migliori e più idonee, ed i costi a lei, in virtù di quanto sopra, attribuibili, vengono invece ripartiti in parti uguali fra tutte le altre ditte concorrenti che hanno fatto appello all'INSEAN.

Art. 3.

1. La ditta vincitrice ha facoltà di appellarsi al tribunale civile per chiedere alle ditte concorrenti il risarcimento di eventuali danni economici a lei arrecati dall'appello all'INSEAN.

Art. 4.

1. Il Corpo delle capitanerie di porto provvede alla gestione diretta dei mezzi di cui all'articolo 1, o li affida in gestione a ditte private, indicando pubblica gara di appalto internazionale, giusta la direttiva 93/37/CEE del Consiglio del 14 giugno 1993.

Art. 5.

1. In attuazione dei compiti di osservazione della qualità dell'ambiente marino di cui all'articolo 3 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, i mezzi nautici ed il personale componente il servizio per la prevenzione degli inquinamenti e il risanamento ambientale, sono posti a disposizione degli istituti ed organismi pubblici di studio e di ricerca nel campo delle scienze marine e correlate, di cui al predetto articolo.

2. I risultati delle ricerche così effettuate sono pubblicati sul bollettino di cui all'articolo 3 della legge 31 dicembre 1982, n. 979.

Art. 6.

1. Tutte le navi dirette verso porti italiani, o che intendono attraversare la zona

economica esclusiva (ZEE) italiana, devono, all'atto del loro ingresso nella detta ZEE, comunicare all'Autorità marittima competente, oltre i dati della loro rotta, la natura del loro carico, e gli estremi del loro certificato di classe, anche il nominativo del responsabile del carico e degli eventuali danni arrecati.

Art. 7.

1. Sono considerati danni rimborsabili anche le riduzioni del gettito fiscale causate, direttamente o indirettamente, dall'evento inquinante.

Art. 8.

1. È costituito, a carico delle società petrolifere ed armatoriali, un fondo fiduciario aperto di responsabilità, di lire 1.500 miliardi, quale fondo di prima garanzia a fronte dei maggiori e più urgenti danni provocati dall'incidente.

Art. 9.

1. Il fondo fiduciario di cui all'articolo 8, si somma e non sostituisce od elimina nessuna delle altre forme di copertura del danno previste in sede nazionale ed internazionale.