

## COMMISSIONE X

TRASPORTI E AVIAZIONE CIVILE - MARINA MERCANTILE  
- POSTE E TELECOMUNICAZIONI

97.

## SEDUTA DI GIOVEDÌ 1° APRILE 1976

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FORTUNA

## INDICE

	PAG.
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Modifica dell'articolo 1 della legge 4 marzo 1963, n. 388, contenente norme per la difesa dalle discriminazioni di bandiera (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (4225) . . . . .	1437
PRESIDENTE . . . . .	1437, 1438
FOSCARINI . . . . .	1438
GIOIA, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .	1438
MERLI, <i>Relatore</i> . . . . .	1437, 1438
<b>Disegno di legge (Discussione e approvazione):</b>	
Norme concernenti la progettazione, la costruzione e la gestione di impianti di ricezione e di trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e lavaggio delle petroliere (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (4227) . . . . .	1438
PRESIDENTE . . . . .	1438, 1439, 1440, 1441
BAGHINO . . . . .	1440
BALLARIN . . . . .	1439
CATELLA . . . . .	1440
GIOIA, <i>Ministro della marina mercantile</i> . . . . .	1441
GUERRINI . . . . .	1440
MANCINI ANTONIO . . . . .	1439
MERLI, <i>Relatore</i> . . . . .	1438, 1440
<b>Votazione segreta:</b>	
PRESIDENTE . . . . .	1442

La seduta comincia alle 10,20.

MAROCCO, *Segretario*, legge il processo verbale della seduta precedente.  
(È approvato).

**Discussione del disegno di legge: Modifica dell'articolo 1 della legge 4 marzo 1963, n. 388, contenente norme per la difesa dalle discriminazioni di bandiera (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (4225).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Modifica dell'articolo 1 della legge 4 marzo 1963, n. 388, contenente norme per la difesa dalle discriminazioni di bandiera », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 17 dicembre 1975.

L'onorevole Merli ha facoltà di svolgere la relazione.

MERLI, *Relatore*. Il disegno di legge trasmessoci dal Senato riguarda la modifica dell'articolo 1 della legge 4 marzo 1963, n. 388, contenente norme per la difesa dalle discriminazioni di bandiera. Questa modifica si è resa necessaria in quanto la dizione contenuta nell'articolo 1 della suddetta legge non consentiva alcuna contro misura nei confronti del naviglio che non batte bandiera dei paesi discriminanti.

Il testo giuntoci dal Senato ha migliorato l'articolo 1 della legge n. 388, abolendo l'espressione discriminatoria e tutti noi sappiamo come queste misure siano state già adottate dal 1973 nei confronti del Brasile, del Venezuela e della Colombia.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

**FOSCARINI.** L'unica preoccupazione che sorge è come faremo a determinare i casi di autorizzazione per le navi che sono noleggiate e che non battono bandiera dei paesi discriminanti.

**MERLI, Relatore.** La risposta a questa domanda è appunto contenuta nel disegno di legge che stiamo discutendo.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**GIOIA, Ministro della marina mercantile.** Raccomando alla Commissione l'approvazione del provvedimento.

**MERLI, Relatore.** Mi associo a quanto detto dal ministro.

**PRESIDENTE.** Passiamo all'esame dell'articolo unico. Ne do lettura:

#### ARTICOLO UNICO.

L'articolo 1 della legge 4 marzo 1963, n. 388, è sostituito dal seguente:

« Il Governo ha facoltà, nei confronti dei paesi che limitano la libera concorrenza dei traffici marittimi internazionali con misure pregiudizievoli per la marina mercantile italiana — quali riserve di traffico, concorrenza non commerciale, regolamentazioni portuali e fiscali preferenziali, regimi di controllo o doganali intesi ad influire sulla scelta della bandiera — di sottoporre ad autorizzazione il trasporto su navi battenti bandiera di detti paesi o su navi che, pur non battendo la bandiera di detti paesi, usufruiscono comunque dei benefici derivanti dalle suddette misure ».

Trattandosi di articolo unico al quale non sono stati presentati emendamenti, il disegno di legge sarà votato direttamente a scrutinio segreto in fine di seduta

#### Discussione del disegno di legge: Norme concernenti la progettazione, la costruzione e la gestione di impianti di ricezione e di trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e lavaggio delle petroliere (*Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato*) (4227).

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge: « Norme concernenti la progettazione, la costruzione e la gestione di impianti di ricezione e di trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e lavaggio delle petroliere », già approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato nella seduta del 17 dicembre 1975.

L'onorevole Merli ha facoltà di svolgere la relazione.

**MERLI, Relatore.** Questo disegno di legge è di fondamentale importanza perché dà corpo alla convenzione internazionale sull'inquinamento del mare, stipulata a Londra nel 1973 ed ora ratificata dal nostro paese. Il provvedimento prevede la costruzione di impianti per lo scarico della zavorra a terra, soprattutto nei riguardi dei porti italiani, come quelli di Genova, di La Spezia, di Napoli, di Palermo, di Taranto e di Trieste. Inoltre, si dà la possibilità al Ministero della marina mercantile di stipulare convenzioni con società a partecipazione statale per la gestione di bacini di carenaggio e di officine di riparazione. Il ministero è altresì autorizzato a corrispondere contributi per circa 8 mila milioni di lire, da iscrivere nello stato di previsione della spesa in ciascuno degli esercizi dal 1976 al 1980.

La tecnica adottata per i progetti da approvare è quella di affidarli all'esame degli uffici o alle sezioni autonome del genio civile per le opere marittime. Poi i progetti stessi sono approvati sentito il parere degli enti o consorzi autonomi dei porti interessati, nonché dei competenti organi consultivi del Ministero dei lavori pubblici e da quello della marina mercantile. L'approvazione dei progetti comporta l'autorizzazione per l'anticipata occupazione delle aree demaniali marittime.

Credo che con questo disegno di legge si vada incontro ad un'esigenza veramente sentita: infatti sarebbe inutile parlare di

misure antinquinamento e approvare convenzioni internazionali se mancassero gli strumenti adeguati, quali possono essere gli impianti in discussione.

Come è già stato fatto al Senato, anch'io formulo la preghiera che si pensi al più presto anche al problema della degassificazione, che è importante quanto il trattamento delle acque di zavorra e il lavaggio delle petroliere.

**PRESIDENTE.** Dichiaro aperta la discussione sulle linee generali.

**BALLARIN.** Mi limiterò a poche considerazioni, anche se questo problema potrebbe portarci a discutere per settimane, o addirittura per mesi.

La prima considerazione è quella sul grave ritardo con cui provvediamo ad attuare una convenzione internazionale che non è quella del 1973, ma la prima convenzione internazionale del 1954, alla quale quella del 1962 e quella del 1973 hanno poi fatto seguito. Noi siamo in gravissimo ritardo, e non possiamo non dare atto al ministro Gioia di aver tirato fuori dalla polvere del ministero un problema come questo. E dobbiamo anche dire che, praticamente, con questo provvedimento e con l'attuazione delle opere ivi previste, noi non risolveremo il problema degli inquinamenti, perché, a mio giudizio, solo la minima parte dell'inquinamento dei nostri mari deriva dall'inesistenza di tali opere. Ciò mi porta a considerare la necessità di una opera di prevenzione che, evidentemente, potrebbe ridurre, se attuata con serietà, i danni provocati dall'inquinamento. Ma noi non abbiamo strumenti di prevenzione e non possiamo pensare che le capitanerie di porto, con il personale ed i mezzi che hanno a disposizione oggi, possano fare opera di prevenzione. Si pone dunque, con urgenza, il problema di una ristrutturazione delle capitanerie di porto. Non è infatti pensabile che uomini senza mezzi possano rispondere alle crescenti esigenze del paese; basta pensare allo sviluppo notevole del turismo, alla aumentata utilizzazione del demanio marittimo per il turismo e per i porti, per capire che le capitanerie di porto, oggi, con la loro composizione mista di militari e di civili, sono anacronistiche. Esse non sono più in grado né di assolvere ai loro compiti di vigilanza militare, né di svolgere le loro funzioni civili. Ad esempio, parlando di pesca, sorge spontaneo il con-

fronto con il settore agricolo: qui esistono gli ispettorati agrari che aiutano gli operatori del settore a risolvere problemi anche tecnici, mentre per quanto riguarda la pesca non vi è alcuno in Italia che assolvga ad un'analoga funzione.

Io ritengo che sia giusto, dunque, spezzare ancora una volta una lancia per cercare di arrivare quanto prima ad un decentramento delle funzioni delle capitanerie di porto, o meglio ad una delega alle regioni di alcune pratiche amministrative. Non va infatti dimenticato che già rientra nelle competenze delle regioni la materia della pesca nelle acque interne, che poi sono le acque lagunari.

**MANCINI ANTONIO.** Sono favorevole all'approvazione del disegno di legge in discussione. Anch'io colgo l'occasione per sollevare una questione di carattere generale in relazione all'inquinamento. Il nostro paese è bagnato essenzialmente da due mari che, riguardo all'inquinamento, hanno comportamenti profondamente diversi. Il Mediterraneo, nel quale comprendo anche lo Ionio e che circonda a sud e ad occidente la penisola, è mare aperto ed ha caratteristiche omogenee. L'Adriatico è invece molto diverso, per il fatto che è un mare poco profondo: la sua profondità media è infatti di 50-100 metri, quella massima arriva ad un paio di centinaia di metri, mentre una secca in corrispondenza del canale d'Otranto impedisce alle correnti profonde di rimuovere l'acqua. Si tratta dunque di una specie di « bagnarola » che va sempre più inquinandosi.

In questo mare noi abbiamo ancora il rispetto di antichissime norme in merito alla estensione della sovranità dei paesi rivieraschi; il nostro è uno dei pochi paesi che considerano ancora come limite massimo delle acque territoriali quello corrispondente alla gittata dei cannoni costieri, cioè tre miglia. Così è accaduto che recentemente sia affondata alle porte dell'Adriatico una nave contenente un carico di veleno potentissimo in quantità tale da poter distruggere quel pochissimo pesce che è sopravvissuto all'inquinamento e alle arature continue delle reti a strascico.

Nei riguardi di questi mari credo sia opportuno considerare una riforma della estensione parziale della sovranità nazionale perché nei loro confronti il diritto delle nazioni non rivierasche appare, al momento attuale, troppo ampio. Sappiamo, ad esem-

pio, che alcuni paesi atlantici hanno esteso per centinaia di miglia, solo ai fini della pesca, i diritti di sovranità nazionale per la pesca di un pesce che si muove in tutto l'Atlantico e durante le sue migrazioni è catturabile in zone che sono 200-300 miglia distanti dalla Svezia e dalla Norvegia. Penso quindi che forse sarebbe opportuno studiare in quale maniera si possa rendere il mare Adriatico una specie di « mare chiuso », in cui le nazioni rivierasche possano esercitare sovranamente taluni diritti come, ad esempio, quelli della pesca. A questo proposito è necessaria sia un'auto-proclamazione di tali diritti, sia la capacità di far rispettare una disposizione di tale natura.

So di aver sollevato un problema spinoso, anche se credo che non vi debbano essere contrasti da parte degli altri paesi rivieraschi, che non si opporrebbero ad una negoziazione che tenderebbe ad esaltare i diritti delle nazioni bagnate dal mare Adriatico. Voglio ricordare che il Cile ha compiuto un passo di questo genere — ha anzi esteso per centinaia di miglia il limite delle acque territoriali — per tutelare i propri pescatori di sardine.

Non pretendo oggi di prospettare alcuna soluzione, ma soltanto sollevare un problema che merita di essere studiato.

**BAGHINO.** Quando si affronta un provvedimento di questa natura, si è tentati di allargare il discorso ai problemi più generali dell'inquinamento e dell'antiquinamento. Questo disegno di legge riguarda solo un aspetto particolare della questione e concerne norme per la progettazione, la costruzione e la gestione di impianti di ricezione e di trattamento delle morchie e dell'acqua di zavorra e il lavaggio delle petroliere. Però il tema interessa vasti settori: quelli produttivi, della pesca in particolare, quello delle autorità responsabili della sanità e quello dei bagnanti.

Ogni anno, di questi tempi, si torna a parlare del problema dell'inquinamento marino, per cui pregherei il ministro di farsi parte diligente presso gli altri dicasteri interessati affinché una volta tanto si possano fugare i timori e le apprensioni sull'inquinamento delle nostre coste, che ostacola notevolmente l'attività turistica e le vacanze degli italiani.

Per quanto attiene a questo provvedimento nutro una sola preoccupazione: quel-

la di evitare, una volta approvata la legge, il dirottamento presso altri bacini stranieri delle navi che devono scaricare la parte residua. Dovremmo pertanto fare in modo di accelerare il più possibile i tempi previsti dal disegno di legge, che a me sembrano invece piuttosto lunghi. Si parla infatti di 120 giorni per la presentazione delle richieste, poi vi dovrà essere la presentazione dei progetti e quindi la concessione e la costruzione. L'unica richiesta che il gruppo del MSI-destra nazionale, nel dichiarare il proprio voto favorevole a questo disegno di legge, concerne appunto la possibilità di accelerare l'iter burocratico delle pratiche, tenendo anche presente che vi sono bacini che già hanno una attrezzatura predisposta per questi servizi, che dovrebbe soltanto essere ampliata e completata.

**GUERRINI.** Il disegno di legge in discussione mi trova completamente consenziente per le ragioni che sono state illustrate dal relatore e dai colleghi che mi hanno preceduto. Mi associo in modo particolare alle considerazioni fatte dall'onorevole Antonio Mancini circa la situazione che si è creata nell'Adriatico e che dovrebbe consigliare la ricerca di intese con le altre nazioni interessate. Spero che il ministro possa raccogliere questo invito e il nostro Governo possa negoziare con la Jugoslavia, con l'Albania e con la Grecia una serie di misure tendenti a proteggere questo piccolo mare — che è in definitiva un lago — ricchissimo per noi di fonti di guadagno e di sostentamento.

Nel confermare il voto favorevole del gruppo socialista, mi auguro che quanto prima il ministro possa dirci che questa iniziativa è in uno stato avanzato.

**CATELLA.** Dichiaro che il gruppo liberale voterà a favore di questo disegno di legge.

**PRESIDENTE.** Nessun altro chiedendo di parlare, dichiaro chiusa la discussione sulle linee generali.

**MERLI, Relatore.** Il problema dell'inquinamento marino è senz'altro vasto e complesso, tuttavia vorrei sottolineare che questo disegno di legge non è di poco conto nella lotta contro l'inquinamento; basti

ricordare che, secondo la convenzione IMCO — che il Governo italiano ha stipulato — le nuove petroliere, il cui contratto di costruzione sia posteriore al 31 dicembre 1975 e la cui portata sia superiore alle 70 mila tonnellate, devono essere equipaggiate di separate discariche per la zavorra, evitando così il bisogno di ricorrere alle acque sporche. Ciò presuppone l'installazione a terra di impianti dove scaricare queste acque sporche, che dovranno essere realizzati non oltre il 1° gennaio 1977. Una volta tanto, quindi, ci siamo mossi con sollecitudine.

Devo però ricordare che questa convenzione entrerà in vigore solo se ratificata da 15 paesi con almeno il 50 per cento del tonnellaggio mondiale. Si tratta di una riserva sensibile, in quanto non è certo agevole il raggiungimento del limite del 50 per cento. Credo che questo risponda al contenuto della convenzione internazionale, da noi sottoscritta, sul mare Adriatico, per il quale l'estensione delle acque territoriali è stata portata a 12 miglia dalla costa.

La tendenza che manifesta ogni Stato di allargare le proprie acque territoriali non è legata al problema della pescosità quanto al migliore sfruttamento della piattaforma continentale per prospezioni e ricerche petrolifere. Il discorso che bisogna fare è quello che fino ad ora sia la classe dirigente sia le industrie hanno ignorato le nostre possibilità di sfruttamento delle risorse marine. Vorrei ricordare all'onorevole Guerrini che abbiamo tenuto un convegno sul mare Adriatico, il cosiddetto convegno italo-iugoslavo, e che già allora è stato affrontato il problema del controllo dell'inquinamento. Il nostro Governo è già in contatto con quello iugoslavo per cercare di portare avanti tutta questa tematica, che coinvolge non solo il problema dell'inquinamento marino, ma anche quello della ricerca e dello scambio di dati.

GIOIA, *Ministro della marina mercantile*. Ringrazio il relatore e i commissari che sono intervenuti. Vorrei fare alcune considerazioni. Per quanto riguarda il problema sollevato dall'onorevole Ballarin, è ovvio che questo provvedimento non esaurisce tutta la tematica, ma risolve solo un aspetto marginale della questione. Altri provvedimenti, inerenti a questa materia, sono all'esame del Senato ed io stesso ho dato ordine alle capitanerie di porto di

controllare lo sfogo delle fognature in mare. Ho anche disposto il divieto di scarico in mare dei rifiuti da parte dei comuni, salvo autorizzazione concessa dal ministero. Ovviamente l'autorizzazione presuppone l'invio di ispettori sul luogo per esaminare e controllare la situazione di ogni agglomerato urbano.

Sul piano delle convenzioni internazionali abbiamo nominato una commissione interministeriale per l'esame comparato delle legislazioni dei paesi mediterranei, ma abbiamo dovuto rallentare ogni nostra attività al riguardo a causa delle discussioni che si stanno svolgendo in sede CEE per la definizione delle aree economiche.

Non si può fare nulla senza la cooperazione e la collaborazione dei paesi rivieraschi, tuttavia mi riservo di interessare il Ministero degli affari esteri al fine di dar luogo a contatti con questi paesi. I tempi sono brevi — si parla del 1° gennaio 1977 — ma, non appena la legge sarà pubblicata, chiederò una proroga dei termini in essa previsti in quanto è assurdo pensare che si possano realizzare gli impianti a così breve scadenza.

PRESIDENTE. Passiamo all'esame degli articoli nel testo del Senato che, non essendo stati presentati emendamenti, porrò direttamente in votazione dopo averne dato lettura:

#### ART. 1.

La progettazione, la costruzione e la gestione di impianti di ricezione e trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e lavaggio delle petroliere, prescritti dalla convenzione IMCO stipulata a Londra nel novembre 1973, sono affidate in concessione, con decreto del ministro della marina mercantile, alle società a partecipazione statale che gestiscono bacini di carenaggio e officine di riparazione nei porti di Genova, La Spezia, Livorno, Napoli, Palermo, Taranto, Venezia e Trieste.

Le convenzioni, che dovranno disciplinare anche in deroga alla normativa vigente il regime della concessione, saranno stipulate tra il Ministero della marina mercantile e le società concessionarie entro 120 giorni dalla entrata in vigore della presente legge.

Le convenzioni dovranno anche indicare le condizioni e le modalità per l'eventuale utilizzazione degli impianti di cui al pri-

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 1° APRILE 1976

mo comma da parte delle navi-cisterna e petroliere in transito o che svolgano operazioni di carico e scarico nei porti italiani.

La concessione della gestione degli impianti di cui al primo comma non potrà comunque avere scadenza posteriore a quella della concessione per la gestione dei bacini di carenaggio interessati.

Il ministro della marina mercantile è autorizzato a concedere alle predette società contributi in misura non superiore all'80 per cento della spesa necessaria e documentata per la realizzazione delle opere prescritte. Detti contributi possono altresì essere concessi, d'intesa con il ministro dei lavori pubblici, per far fronte ai maggiori oneri conseguenti all'applicazione di clausole contrattuali di revisione dei prezzi.

Per la corresponsione dei contributi di cui al precedente comma è autorizzata la spesa di lire 8.000 milioni da iscrivere nello stato di previsione della spesa del Ministero della marina mercantile in ciascuno degli esercizi dal 1976 al 1980.

(È approvato).

## ART. 2.

Il ministro della marina mercantile, per le esigenze di cui al precedente articolo 1 e nei limiti della autorizzazione di spesa stabilita nell'articolo medesimo, può assumere impegni per somme eccedenti lo stanziamento di ciascun anno purché i relativi pagamenti siano ripartiti negli anni finanziari entro i limiti dei rispettivi stanziamenti.

I progetti delle opere da realizzare sono presentati dalle società concessionarie agli uffici o alle sezioni autonome del genio civile per le opere marittime competenti per territorio.

I progetti stessi sono approvati sentito il parere degli enti o consorzi autonomi dei porti interessati, nonché dei competenti organi consultivi del Ministero dei lavori pubblici, con decreto del ministro dei lavori pubblici e del ministro della marina mercantile. L'approvazione dei progetti comporta l'autorizzazione per l'anticipata occupazione delle aree demaniali marittime.

I contributi sono liquidati e pagati dal Ministero della marina mercantile in base

a stati di avanzamento, vistati dagli uffici o dalle sezioni autonome del genio civile per le opere marittime competenti per territorio.

(È approvato).

## ART. 3.

Alla copertura dell'onere di lire 8.000 milioni derivante dall'applicazione della presente legge nell'anno finanziario 1976 si provvede mediante riduzione di pari importo del capitolo 9001 dello stato di previsione della spesa del Ministero del tesoro per l'anno medesimo.

Il ministro del tesoro è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

(È approvato).

Il disegno di legge sarà subito votato a scrutinio segreto.

## Votazione segreta.

PRESIDENTE. Indico la votazione a scrutinio segreto dei disegni di legge esaminati nella seduta odierna.

(Segue la votazione).

Comunico il risultato della votazione segreta:

Disegno di legge: « Modifica dell'articolo 1 della legge 4 marzo 1963, n. 388, contenente norme per la difesa dalle discriminazioni di bandiera » (Approvato dalla VIII Commissione permanente del Senato) (4225).

Presenti e votanti . . . . .	28
Maggioranza . . . . .	15
Voti favorevoli . . . . .	28
Voti contrari . . . . .	0

(La Commissione approva).

Disegno di legge: « Norme concernenti la progettazione, la costruzione e la gestione di impianti di ricezione e di trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e lavaggio delle petroliere » (Approvato dal-

---

VI LEGISLATURA — DECIMA COMMISSIONE — SEDUTA DEL 1° APRILE 1976

---

la VIII Commissione permanente del Senato) (4227).

Presenti e votanti . . . . 28  
Maggioranza . . . . . 15  
Voti favorevoli . . . . 28  
Voti contrari . . . . . 0

(La Commissione approva).

Hanno preso parte alla votazione:

Alessandrini, Baghino, Baldassari, Bal-  
larin, Becciu, Belci, Canestrari, Catella,  
Ceravolo, Ciacci, Dal Maso, Fortuna, Fosca-

rini, Guerrini, Guglielmino, Lombardi Gio-  
vanni, Mancini Antonio, Marino, Masciadri,  
Merli, Pani, Pezzati, Pisanu, Russo Ferdi-  
nando, Skerk, Venturini, Volpe e Zoppi.

**La seduta termina alle 10,50.**

---

IL CONSIGLIERE CAPO SERVIZIO  
DELLE COMMISSIONI PARLAMENTARI

Dott. GIORGIO SPADOLINI

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO