

CAMERA DEI DEPUTATI N. 5684

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**GALLI, BOTTA, MANFREDI, FARAGUTI, D'ANGELO,
BUONOCORE, NAPOLI, BORTOLANI, MARTUSCELLI,
CASTAGNETTI PIERLUIGI, ORSENIGO**

Presentata il 17 maggio 1991

Legge quadro per la tutela del mare

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il trasporto di idrocarburi e sostanze pericolose via mare o mediante condotte sottomarine costituisce una minaccia all'ambiente marino con danni rilevantissimi per gli usi plurimi dei litorali italiani ed in specie per il turismo e la balneazione; esso è causa di frequenti incidenti, i quali provocano inquinamenti delle acque marine e delle coste. In occasione di alcuni incidenti, lo sversamento in mare di sostanze inquinanti ha costituito una concreta minaccia per la fauna marina ed ha contaminato i prodotti della pesca anche con gravi pregiudizi per i consumatori.

Molti incidenti vedono coinvolte navi che seguono rotte a distanza molto vicina alla riva, oppure che mantengono una condotta di avvicinamento ai porti o di ormeggio non adeguata a prevenire i rischi di inquinamento marino.

Le operazioni di bonifica e di ripristino dell'ambiente marino in occasione di incidenti navali hanno avuto costi elevatissimi e richiedono tempi talvolta molto lunghi, con l'impiego di mezzi, tecnologie e specialisti il cui coordinamento non ha quei caratteri di immediatezza ed organicità che sarebbero necessari per fronteggiare queste situazioni di calamità.

Gli interventi di emergenza presuppongono una programmazione che si rende indispensabile di fronte ad un quadro istituzionale caratterizzato dalla distribuzione di competenze tra una pluralità di Ministeri o di uffici autonomi: tale dispersione di attribuzioni richiede, in prospettiva, una riconsiderazione dell'attuale assetto delle competenze dei Ministeri della marina mercantile e dell'ambiente e del Ministro per il coordinamento della protezione civile; anche il

Ministero dell'agricoltura e delle foreste ed il Ministero delle finanze sono titolari di competenze che riguardano le acque marine. Inoltre non va trascurata la competenza attribuita ad alcune regioni a statuto speciale ed alle regioni a statuto ordinario in materie riguardanti sia il demanio marittimo che i litorali.

Un altro profilo di notevole complessità è costituito dalla organizzazione e professionalità dei soggetti incaricati, in concreto, di procedere alle operazioni di primo intervento, bonifica e ripristino; per ovviare a questa carenza appare doveroso prevedere la costituzione di una « unità di crisi » presso il Ministero dell'ambiente con compiti di prevenzione, controllo, intervento e bonifica dell'ambiente inquinato.

Le risorse economiche per fronteggiare gli inquinamenti non possono essere reperate a carico dei bilanci pubblici, ma richiedono il contributo diretto dei produttori e dei consumatori.

Per il trattamento delle morchie e delle acque di zavorra appare ragionevole prevedere la costituzione di un consorzio obbligatorio, con la partecipazione degli importatori, dei vettori e delle imprese interessate, in modo da poter dotare i porti, in un tempo ragionevolmente ridotto, dei servizi indispensabili per lo svolgimento del trattamento di depurazione.

La soluzione più concreta è intravista nella direzione di una riconsiderazione generale del riparto delle attribuzioni, sia a livello centrale che regionale, evitando

duplicazioni che quasi sempre si risolvono in una perdita di efficacia dell'azione di governo del sistema e di caduta di efficacia dell'azione amministrativa. Si ritiene da più parti che un testo unico delle leggi del mare possa avere funzione risolutiva; ma un testo unico, pur avendo una funzione fondamentale, non è idoneo ad incidere sul riparto di attribuzioni e competenze.

Questo obiettivo richiede un diverso rapporto tra Stato e regioni nel quale, superato il contenzioso ripartitorio, si abbia di vista il perseguimento dell'interesse pubblico, superando la conflittualità che l'endiadi Stato-regioni enfatizza; invero, poiché le regioni sono parte integrante dello Stato e sono esse stesse espressione dello Stato regionale quale è la Repubblica, diviene indispensabile modificare anche i termini del rapporto: non più Stato-regioni ma governo centrale-governi regionali. In questa ottica viene salvaguardata l'unità dello Stato e sono poste le premesse per una visione meno conflittuale dei problemi connessi alla riorganizzazione dell'attività di governo e dell'attività amministrativa.

L'attuale assetto delle competenze sull'ambiente marino costituisce una ulteriore testimonianza di una situazione che deve essere superata in senso positivo, andando incontro alle esigenze di certezza delle leggi e di efficienza della funzione pubblica. Questa proposta di legge costituisce un ulteriore segnale per la costruzione di una legge organica per la tutela del mare.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

(Circolazione delle navi nelle acque territoriali).

1. Le navi adibite al trasporto di idrocarburi e di sostanze pericolose devono navigare a non meno di sette miglia marine dalla costa italiana, fatta salva la navigazione nei canali di accesso a porti, rade e terminali.

2. Il Ministero della marina mercantile stabilisce i canali di accesso a porti, rade e terminali per le navi adibite al trasporto delle sostanze di cui al comma 1.

3. Il comandante di nave che trasporti idrocarburi o sostanze pericolose di cui al comma 1, quando entra nelle acque territoriali italiane è obbligato a segnalare al porto di arrivo la propria posizione, la rotta, la velocità e la natura del carico.

4. Con decreto del Ministro della marina mercantile, di concerto con il Ministro dell'ambiente, sono individuate le sostanze pericolose di cui al comma 1 e sono stabilite eventuali soglie minime di sostanze trasportate.

ART. 2.

(Valutazione degli impatti sull'ambiente marino).

1. Con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con il Ministro della marina mercantile, sono individuate le attività svolte sulla terraferma o in ambiente marino, da sottoporre a valutazione di impatto ambientale, al fine di consentire gli usi plurimi del mare nel rispetto dell'ecosistema marino e per salvaguardare una gestione ragionevole delle risorse marine.

2. Sono comunque sottoposte a valutazione di impatto ambientale le seguenti attività:

a) l'installazione di piattaforme per la ricerca e lo sfruttamento di idrocarburi;

b) i terminali per il carico e lo scarico delle sostanze di cui all'articolo 1, comma 1;

c) lo sfruttamento minerario della piattaforma continentale;

d) le rotte da assegnare alle navi cisterna ed alle navi che trasportano le sostanze di cui all'articolo 1, comma 1, nelle acque territoriali e nelle acque marine sottoposte alla giurisdizione delle autorità italiane;

e) le condotte sottomarine per il trasporto delle sostanze di cui all'articolo 1, comma 1.

ART. 3.

(Attribuzioni e competenze).

1. Il Ministro dell'ambiente e il Ministro della marina mercantile, di concerto tra di loro, svolgono le seguenti attività:

a) emanazione di direttive per il coordinamento dell'attività di controllo e sorveglianza della navigazione delle navi che trasportano le sostanze di cui all'articolo 1, comma 1;

b) definizione dell'unità di gestione dei modelli matematici;

c) coordinamento dell'attività dei consorzi con quella istituzionale della Guardia costiera, dell'Autorità per l'Adriatico, di cui alla legge 19 marzo 1990, n. 57, e degli altri soggetti con competenze sull'ambiente marino di cui all'articolo 3 della legge 31 dicembre 1982, n. 979.

2. Gli atti ed i provvedimenti previsti dal comma 1 sono adottati nella forma del decreto interministeriale, sentita la Conferenza permanente per i rapporti tra lo Stato, le regioni e le province autonome di Trento e di Bolzano.

ART. 4.

(Consorzio obbligatorio per il trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e lavaggio delle navi).

1. Il trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e lavaggio delle navi

che trasportano le sostanze di cui all'articolo 1, comma 1, è effettuato nei porti specializzati o mediante navi appositamente costruite ed attrezzate per la raccolta ed il trattamento delle sostanze medesime.

2. Per la costruzione e la gestione degli impianti e delle navi specializzate è costituito un consorzio obbligatorio al quale partecipano i produttori e gli importatori delle sostanze di cui all'articolo 1, comma 1, e gli utilizzatori di piattaforme marine per lo sfruttamento di idrocarburi in ambiente marino.

3. Per assicurare al consorzio i mezzi finanziari per lo svolgimento dei propri compiti è istituito un contributo di riciclo per ogni tonnellata di sostanze di cui all'articolo 1, comma 1, estratte o trasportate, da applicarsi ai produttori ed agli importatori delle sostanze di cui all'articolo 1, comma 1, con diritto di rivalsa sugli acquirenti in tutte le successive fasi della commercializzazione. I produttori e gli importatori versano direttamente al consorzio i proventi del contributo di riciclo.

4. L'ammontare complessivo del contributo di riciclo deve coprire interamente i costi di gestione del consorzio; il contributo è aggiornato ogni tre mesi in relazione all'andamento dei costi, ivi compresi gli investimenti necessari per allestire gli impianti di cui ai commi precedenti.

5. Per il primo quinquennio di attività del consorzio gli investimenti per impianti fissi e mobili sono calcolati in base ad un piano di azione che tiene conto delle direttive stabilite dal Ministro dell'ambiente d'intesa con il Ministro della marina mercantile.

6. Con decreto del Ministro dell'ambiente, di concerto con i Ministri della marina mercantile e dell'industria, del commercio e dell'artigianato, è stabilita la composizione del consorzio ed il regolamento per il suo funzionamento.

7. Il consorzio ha personalità giuridica, non ha fine di lucro e può avere articolazione regionale. Il Ministro dell'ambiente, tenuto conto delle strutture

esistenti, individua la soglia minima di importazione al di sotto della quale non sussiste l'obbligatorietà della partecipazione, definisce lo statuto tipo e promuove la costituzione del consorzio.

8. Lo statuto del consorzio è approvato con decreto del Ministro dell'ambiente di concerto con il Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato e con il Ministro della marina mercantile.

9. Il consorzio provvede ad assicurare il riciclaggio degli idrocarburi e delle altre sostanze recuperate, anche mediante avvio ad aziende che recuperano rifiuti pericolosi, materie prime secondarie oppure energia; promuove l'informazione degli armatori e dei proprietari di navi intesa a ridurre i rischi del trasporto via mare ed a favorire forme corrette di raccolta e smaltimento. Ai predetti fini, ivi compreso lo smaltimento, il consorzio può stipulare apposite convenzioni con imprese specializzate e con i centri di rilevamento a mezzo satellite per il controllo delle rotte e delle navi.

10. Nei casi in cui, per determinati bacini di utenza, gli impianti esistenti provvedano con propri mezzi al trattamento delle morchie e delle acque di zavorra e lavaggio delle petroliere, i relativi dati quantitativi devono essere comunicati al consorzio nazionale al fine di tenere conto delle evidenze consuntive necessarie per il controllo del settore. Gli importi corrisposti da importatori e produttori agli impianti esistenti sono dedotti dall'ammontare complessivo del contributo dovuto al consorzio.

11. Le deliberazioni del consorzio sono vincolanti per tutti i soggetti partecipanti al consorzio stesso.

ART. 5.

(Unità di gestione dei modelli previsionali).

1. L'unità di gestione dei modelli previsionali dei mari italiani di cui alla lettera *b*) del comma 1 dell'articolo 3, avvalendosi degli istituti a carattere scientifico ed universitario specializzati nelle scienze del mare nonché di imprese pub-

bliche e private di comprovata esperienza, elabora i modelli previsionali per seguire l'evoluzione dell'inquinamento marino dalle sostanze di cui all'articolo 1, comma 1, per il controllo dell'eutrofizzazione, per fornire le stime dei rischi potenziali derivanti dai fenomeni di degrado delle acque marine e per predeterminare i modelli comportamentali in caso di incidente di rilievo.

2. Il consorzio obbligatorio di cui al comma 2 dell'articolo 4 stabilisce mediante convenzione il funzionamento, la composizione ed i costi delle ricerche e dei servizi prestati dall'unità di gestione.

ART. 6.

(Unità di crisi).

1. Presso il consorzio obbligatorio è istituita una unità di crisi con le seguenti attribuzioni:

a) messa e mantenimento in sicurezza di navi e relitti causa di incidente in mare o situazione di pericolo di cui all'articolo 7 ed operazioni di recupero del carico residuo a bordo;

b) controllo del sottofondo marino, della colonna d'acqua e della superficie marina;

c) bonifica del litorale e delle acque prospicienti, con recupero e smaltimento dei materiali inquinanti fuoriusciti in mare, spiaggiati o che possono spiaggiare;

d) valutazione del danno ambientale e delle operazioni di ripristino.

2. L'unità di crisi opera in collegamento con l'ispettorato centrale per la difesa del mare, e si avvale degli istituti a carattere scientifico ed universitario specializzati nelle scienze del mare nonché di imprese pubbliche e private di comprovata esperienza.

3. I Ministri dell'ambiente e della marina mercantile, mediante convenzione, stabiliscono le forme di coordinamento dell'azione dell'unità di crisi e dell'ispettorato centrale.

ART. 7.

(Obbligo di denuncia).

1. Gli armatori di navi ed i proprietari di aeroplani e piattaforme sono obbligati a denunciare immediatamente al Ministero della marina mercantile, con il mezzo di comunicazione più celere, ogni incidente in mare o situazione di pericolo che si verifichino entro le 50 miglia marine dalla linea di costa italiana e che comporti o possa comportare lo sversamento di sostanze di cui all'articolo 1, comma 1.

2. Il ritardo nella trasmissione della denuncia di cui al comma 1 è punito con una sanzione amministrativa pari al danno ambientale provocato ed ai costi necessari per tutte le operazioni di disinquinamento; la sanzione amministrativa è irrogata dal Ministro dell'ambiente e può essere determinata in via provvisoria, salvo conguaglio.

3. L'omissione della denuncia di cui al comma 1 comporta, oltre all'erogazione della sanzione amministrativa di cui al comma 2, anche l'arresto da uno a cinque anni se dall'incidente è derivato un grave danno all'ambiente marino; l'autorità giudiziaria può disporre il sequestro della nave salvo che l'armatore non versi una cauzione o rilasci una fideiussione di importo pari al costo presuntivo delle operazioni di disinquinamento e di ripristino ambientale.

ART. 8.

(Costruzione di impianti).

1. Per la costruzione degli impianti necessari per l'avvio dell'attività del consorzio obbligatorio, si procede con i poteri e le procedure stabiliti per gli interventi di protezione civile, anche in deroga ad ogni legge vigente.