

CAMERA DEI DEPUTATI N. 1173

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

MARENCO, BECCHETTI, BRACCI, MARIO CARUSO, DELLA ROSA, DELL'UTRI, MARIANO, MARINO BUCCELLATO, PEZZOLI, RICCIO, URSO

Soppressione dell'Ispettorato centrale per la difesa del mare (ICDM) e trasferimento delle relative funzioni al Corpo delle capitanerie di porto ed al Ministero dell'ambiente

Presentata il 30 agosto 1994

ONOREVOLI COLLEGHI! — Lo sperpero dei fondi della legge 31 dicembre 1982, n. 979, recante « Disposizioni per la difesa del mare » perpetrato quantomeno con incosciente leggerezza dall'Ispettorato centrale per la difesa del mare (ICDM) del soppresso Ministero della marina mercantile, è attestato da:

a) la mancata adozione dei profili professionali previsti dall'articolo 34 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, che fissava la dotazione organica complessiva per gli uffici centrali e periferici dell'ICDM ai sensi di quanto stabilito, in generale, dalla legge 11 luglio 1980, n. 312, che ha istituito le qualifiche funzionali per il personale civile e militare dello Stato, disattuando così, scientemente e volutamente,

la copertura dei posti disponibili in organico al fine ultimo ed esclusivo di creare le illecite premesse per un uso distorto e clientelare del pubblico denaro. Politica strumentale, questa, condannata in termini chiarissimi dalla stessa Corte dei conti, che, nella Relazione sul Rendiconto Generale dello Stato per l'esercizio finanziario 1987 (presentata alla Presidenza della Camera dei deputati il 28 giugno 1988, volume II, pagina 334), scrive: « Sul piano dell'adeguamento delle strutture vi è una sostanziale inadempienza in quanto non risultano istituite le sezioni tecniche, cui la legge affida lo svolgimento in sede locale dei compiti attribuiti all'Ispettorato centrale per la difesa del mare; inoltre risultano coperti soltanto 83 posti dei 631 previsti nel relativo organico. La mancata

adozione dei profili professionali ed il mancato adeguamento degli organici ha comportato l'affidamento temporaneo dei servizi di prevenzione e di controllo degli inquinamenti, attraverso apposite convenzioni, a strutture esterne all'amministrazione (Ecolmare e Castalia) »;

b) le osservazioni eccezionalmente gravi con le quali la stessa Corte dei conti ha rifiutato il visto all'ultima « convenzione » stipulata dall'ICDM con il consorzio Castalia-Ecolmar;

c) la condanna a pene detentive inflitta dal tribunale di Napoli, XI sezione penale, all'armatore Mariano Pane, titolare della società Ecolmare e referente costante e privilegiatissimo dell'ICDM;

d) l'arresto disposto dai giudici di Milano del pool « mani pulite » (dottor Antonio Di Pietro e dottor Gherardo Colombo) a carico dell'amministratore delegato, ingegner Roberto Ferraris, e del direttore generale, avvocato Emidio Santucci, del consorzio Castalia (gruppo IRI), altri referenti privilegiatissimi e costanti dell'ICDM;

e) l'illecito, anche in quanto strumentale ed assolutamente immotivato, utilizzo da parte dell'ICDM della procedura d'urgenza (tutte le ventisette « convenzioni » stipulate dall'ICDM sono state concluse con tale procedura « eccezionale ») per stipulare ben ventisette « convenzioni », per un impegno complessivo di spesa superiore a 770 miliardi di lire, dalle quali non è derivato nulla di utile;

f) gli esiti disastrosi dell'inquinamento conseguente all'esplosione e all'affondamento della superpetroliera *Haven* nel golfo di Genova, dove la gran massa oleosa versata dalla nave, per nulla contrastata ed anzi illecitamente e nascostamente per gran parte affondata mediante irrorazione chimica, ha causato la ricopertura con uno spesso strato di catrame di oltre 200 miglia quadrate di fondali marini fra Arenzano e Savona;

g) l'ulteriore sperpero illecito e clientelare, effettuato attraverso il tristemente

noto sistema dei « sub-sub-sub-appalti », degli ulteriori 80 miliardi di lire « nominalmente » stanziati per la bonifica delle aree litoranee inquinate (ulteriore dimostrazione del mancato controllo e conseguente mancata rimozione della massa oleosa finita in mare!) dall'idrocarburo versato dalla *Haven*;

h) gli acquisti assurdi ed assolutamente insensati, ed a costi comunque « ipergonfiati », a carico dei fondi (80 miliardi di lire circa), « nominalmente » destinati a fronteggiare l'« emergenza mucillagini » in Adriatico;

i) i contenuti di un rapporto di polizia giudiziaria al tribunale di Roma, nel quale è sintomatico poter leggere frasi come:

« A pagina 5 della convenzione, in merito alla Castalia è scritto "una Società particolarmente qualificata nella difesa degli inquinamenti del mare". Desta perplessità tale assunto se si considera che la Castalia viene costituita in data 22 luglio 1986 ed ha un oggetto sociale piuttosto generico (verrà, come già detto, integrato nel dicembre 1987 ad avvenuta stipula della convenzione), non dispone dei mezzi richiesti, ma funge solo da capogruppo delle tredici società, ritenute idonee dall'Ispezzorato tecnico ».

« L'esposto Ayroldi, le interrogazioni parlamentari all'uopo presentate, le voci raccolte nell'ambiente, puntellano le addotte perplessità, talché fanno ritenere "l'affare Castalia" qualcosa di più di una scelta amministrativa azzardata e, per certi versi, evitabile »;

l) un referto al Parlamento della Corte dei conti ai sensi dell'articolo 100 della Costituzione, estremamente critico nei confronti dell'operato dell'ICDM;

m) le centinaia di interrogazioni rivolte al precedente Ministro della marina mercantile, rimaste senza risposta;

n) le decine di casi di scorretto (per non dire di peggio) impiego dei fondi della legge n. 979 del 1982 segnalati dalla stampa;

o) le allarmanti dichiarazioni rese dall'allora sottosegretario di Stato ai trasporti con delega alla marina mercantile, onorevole Giorgio Carta, al settimanale *L'Espresso* del 22 agosto 1993: « È tutto uno schifo. Questo Ispettorato deve essere eliminato ».

Tutto questo impone, stante anche il gravissimo rischio ecologico cui la straordinaria intensità del traffico petrolifero nel Mediterraneo (un quarto del traffico petrolifero mondiale si svolge all'interno di questo mare praticamente chiuso e con lentissimo ricambio d'acqua) espone i nostri mari e le nostre coste, 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 ad eventi di inquinamento marino, e non solo da idrocarburi.

A tal fine, ed innanzitutto, si rende necessaria la soppressione immediata dell'ICDM, le cui competenze vengono trasferite, come più volte raccomandato dalla Corte dei conti, ad esistenti organismi ministeriali sicuramente più qualificati e competenti: il Ministero dell'ambiente, il Corpo delle capitanerie di porto e l'Ispettorato tecnico del Ministero dei trasporti e della navigazione.

Al Ministero dell'ambiente si propone, in questa ottica, di delegare il compito di indirizzo e di controllo di tutta l'attività (programmi operativi e scientifici) da svolgere ai fini ed ai sensi della legge n. 979 del 1982, il coordinamento della ricerca scientifica e del monitoraggio della qualità delle acque e dei fondali marini ed il compito di decidere e sovrintendere alla costituzione ed alla gestione dei parchi marini. A tal fine il predetto Ministero si avvarrà della collaborazione e della competenza di tutti gli istituti pubblici operanti sul territorio ed aventi competenza specifica per lo studio scientifico del mare

e dei fondali marini e dei mezzi e del personale acquisiti ed organizzati dal citato Ispettorato tecnico sulla base della presente proposta di legge.

Viene, invece, attribuita all'Ispettorato tecnico — elevato al rango di direzione generale — la competenza per l'organizzazione del servizio di controllo e di riduzione degli inquinamenti marini, in particolare ma non solo causati da idrocarburi, con particolare riferimento ai compiti di scelta dei mezzi navali e delle attrezzature tecniche occorrenti.

Nella scelta dei mezzi navali l'Ispettorato tecnico darà, se possibile, la preferenza a mezzi nautici polivalenti e, comunque, tali da poter essere impiegati anche per lo svolgimento di tutte le altre attività previste dalla legge n. 979 del 1982, e cioè il soccorso in mare, il servizio di vigilanza sulle attività marittime ed economiche, ivi compresa la pesca, sottoposte alla giurisdizione nazionale, anche nelle aree situate al di là del mare territoriale.

Per l'esame e la valutazione comparativa di dette macchine ed attrezzature l'Ispettorato tecnico del Ministero dei trasporti e della navigazione farà, in assenza di una normativa nazionale, tassativo ed esclusivo riferimento alle norme ed agli *standard* di prova sviluppati dall'*American Society for Testing and Material* (ASTM), e cioè agli « *Standard Test Method for Full Scale Advancing Spill Removal Devices* » (*Standard* n. F631-80) in quanto questi *standard* rappresentano, per la loro coerenza e completezza tecnica, la miglior garanzia di serenità ed obiettività di giudizio. La risoluzione di eventuali contestazioni insorte fra o con ditte concorrenti viene demandata all'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (INSEAN), organo di consulenza della pubblica amministrazione (regio decreto legislativo 24 maggio 1946, n. 530: articolo 2, ultimo comma).

All'Ispettorato tecnico è affidato, inoltre, il compito della gestione (manutenzione e riparazione) dei mezzi acquistati.

Al Corpo delle capitanerie di porto è delegato, per l'affidabilità della sua organizzazione e struttura operativa, il compito della gestione, in attuazione degli indirizzi definiti dal Ministero dell'ambiente, del servizio in mare.

Questa materia viene regolata dagli articoli da 1 a 7 della presente proposta di legge.

Venendo, ora, a considerare l'aspetto economico della materia, v'è, innanzi tutto, da dire che non è possibile 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 degli 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 sulle società petrolifere ed armatoriali.

Con la presente proposta di legge viene quindi introdotto nella nostra legislazione, che viene così uniformata a quella attualmente vigente negli USA a seguito dell'approvazione da parte del Congresso dell'*Oil Pollution Act of 1990* (« OPA'90 ») l'obbligo per tutti i potenziali produttori di inquinamento da idrocarburi che operano o si dirigano o provengano da porti italiani di disporre di un adeguato servizio di riduzione e controllo dei medesimi.

È considerato « adeguato » un servizio di controllo e riduzione degli inquinamenti operante sotto bandiera italiana, basato su porti italiani ed almeno equivalente a quello organizzato dallo Stato italiano attraverso il Corpo delle capitanerie di porto.

Le società petrolifere ed armatoriali di cui alla presente proposta di legge po-

tranno, a tal fine, organizzarsi autonomamente oppure avvalersi del servizio di riduzione e controllo degli inquinamenti organizzato dallo Stato tramite le Capitanerie di porto assumendosi, ciascuna di esse in proporzione al quantitativo di idrocarburo da essa prodotto, trasportato o lavorato, l'onere della copertura finanziaria del detto servizio.

Tutta questa materia viene regolata dalla presente proposta di legge con l'articolo 8.

Per quanto concerne, poi, il problema della responsabilità e della copertura dei danni, la presente proposta di legge auspica l'introduzione, nell'istituendo sistema VTS per il controllo del traffico marittimo e relativo progetto di informatizzazione dei dati, del concetto di individuazione preventiva, per tutte le navi petrolifere dirette verso porti italiani, ed all'atto del loro ingresso nelle acque territoriali italiane, del nominativo dell'organizzazione incaricata di provvedere alla riduzione di eventuali inquinamenti da esse causati.

Nell'attesa dell'adozione del sistema VTS, le navi petrolifere saranno tenute a fornire via radio, ed all'atto del loro ingresso nelle acque territoriali italiane, tale dato all'autorità marittima del loro porto di destino.

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 Governo avrebbe comunque dovuto avere la diligenza di costituire) in grado di assistere e consigliare i cittadini e le entità danneggiate nella richiesta di liquidazione, la presente proposta di legge si fa carico di colmare anche 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 9 a 12 della presente proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

1. L'Ispettorato centrale per la difesa del mare (ICDM), di cui all'articolo 34 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, è soppresso e tutti i suoi compiti, funzioni e risorse finanziarie sono trasferiti, con effetto dalla data di entrata in vigore della presente legge ed in attuazione del disposto di cui al comma 11 dell'articolo 1 della legge 24 dicembre 1993, n. 537, al Ministero dell'ambiente.

2. Il personale in servizio presso l'ICDM alla data di entrata in vigore della presente legge, entra a far parte del Corpo delle capitanerie di porto.

ART. 2.

1. Al Ministero dell'ambiente sono attribuiti i compiti di indirizzo, di coordinamento e di controllo relativi all'attuazione della legge 31 dicembre 1982, n. 979, e successive modificazioni.

2. Il Ministero dell'ambiente, ai fini di cui al comma 1, si avvale dell'organizzazione dell'Ispettorato tecnico del Ministero dei trasporti e della navigazione, nonché del Corpo delle capitanerie di porto, e delle relative competenze.

3. L'Ispettorato tecnico di cui al comma 2 ed il Corpo delle capitanerie di porto si organizzano in modo autonomo al fine di rendere esecutivi gli indirizzi formulati dal Ministero dell'ambiente, ai sensi del comma 1.

ART. 3.

1. Al Ministero dell'ambiente è affidato altresì il compito della costituzione, gestione e preservazione delle aree da destinare o già destinate a parco marino.

ART. 4.

1. L'Ispettorato tecnico del Ministero dei trasporti e della navigazione è costituito in direzione generale, a cui è trasferito il compito di organizzare il servizio per il controllo e la riduzione dell'inquinamento marino da idrocarburi, mediante l'acquisizione di mezzi nautici ed attrezzature disinguantanti atti a rimuovere meccanicamente gli strati oleosi giacenti sulla superficie del mare.

2. Nell'acquisizione dei mezzi nautici e delle attrezzature di cui al comma 1 l'Ispettorato tecnico si attiene a criteri di qualità, funzionalità ed economicità, mediante l'acquisto dei mezzi e strumenti tecnicamente più evoluti ed idonei ad essere utilizzati, nell'ambito delle finalità della legge 31 dicembre 1982, n. 979, e successive modificazioni, anche per il soccorso in mare, la vigilanza ed il monitoraggio dello stato delle acque e dei fondali marini.

3. Nella valutazione dei mezzi e delle attrezzature di cui al presente articolo l'Ispettorato tecnico procede in maniera autonoma. Gli eventuali appelli o reclami presentati da imprese costruttrici sono sottoposti alla valutazione dell'Istituto nazionale per studi ed esperienze di architettura navale (INSEAN), di cui al regio decreto legislativo 24 maggio 1946, n. 530, e successive modificazioni.

4. Per la valutazione comparativa dell'efficienza dei mezzi di cui al presente articolo devono essere utilizzati gli standard ASTM F631-80.

ART. 5.

1. Nel caso si renda necessaria, in seguito al reclamo di una o più imprese concorrenti, l'effettuazione di prove comparative presso l'INSEAN, i costi per realizzare tutte le opere fisse e permanenti necessarie per l'effettuazione delle prove sono a carico del Ministero dell'ambiente.

2. I costi relativi agli allestimenti provvisori che l'INSEAN deve eventualmente approntare per l'esecuzione delle prove comparative sono posti a carico delle imprese che hanno presentato reclamo contro le decisioni dell'Ispettorato tecnico di cui all'articolo 4. Sono altresì posti a carico delle imprese che hanno presentato reclamo i costi di esecuzione di tali prove e per l'elaborazione dei risultati ottenuti.

3. È esclusa dal pagamento delle somme di cui al comma 2 l'impresa che dimostri di possedere effettivamente le attrezzature migliori e più idonee, ed i costi che sarebbero ad essa attribuibili sono ripartiti in parti uguali fra tutte le altre imprese concorrenti che hanno presentato reclamo all'INSEAN.

4. L'impresa vincitrice ha facoltà di ricorrere al tribunale civile per chiedere alle imprese concorrenti il risarcimento di eventuali danni economici ad essa arrecati dalla presentazione del reclamo all'INSEAN.

ART. 6.

1. La gestione operativa dei mezzi nautici disinquinanti è demandata al Corpo delle capitanerie di porto, che è tenuto ad utilizzare, ai sensi dell'articolo 4 della presente legge, i mezzi nautici acquisiti e non impegnati in operazioni di disinquinamento, per il perseguimento delle finalità inerenti al soccorso ed alla vigilanza previste dalla legge 31 dicembre 1982, n. 979, e successive modificazioni.

ART. 7.

1. Per lo studio scientifico ed il monitoraggio della qualità delle acque e dei fondali marini di cui all'articolo 3 della legge 31 dicembre 1982, n. 979, il Ministero dell'ambiente si avvale della competenza tecnica e professionale degli istituti pubblici di ricerca specializzata già operanti sul territorio, dei quali provvede a coordinare l'attività ed a pubblicare i ri-

sultati sul bollettino di cui al settimo comma del medesimo articolo 3 della citata legge n. 979 del 1982.

2. Il Corpo delle capitanerie di porto provvede a porre a disposizione del Ministero dell'ambiente le navi e gli equipaggi necessari ai fini di cui al comma 1.

3. Il Ministro dell'ambiente stabilisce, di intesa con l'Ispettorato tecnico di cui all'articolo 4 e con il Corpo delle capitanerie di porto, un regime di convenzione per definire gli aspetti amministrativi connessi con l'uso dei mezzi nautici per la effettuazione dei programmi di ricerca scientifica.

ART. 8.

1. È fatto obbligo a tutte le società che gestiscono piattaforme *offshore* per la produzione o per la ricezione ovvero per il carico di prodotti petroliferi raffinati o non raffinati, ed a tutte le società armatoriali proprietarie di navi petroliere dirette verso porti italiani, di disporre di un idoneo servizio di controllo e di riduzione degli eventuali inquinamenti da esse prodotti o causati.

2. Il servizio di cui al comma 1 deve essere immediatamente allertabile ed essere dichiarato idoneo dall'Ispettorato tecnico di cui all'articolo 4.

3. Ai fini di cui al comma 2 è definito idoneo il servizio di controllo e di riduzione degli inquinamenti marini da idrocarburi, svolto con navi battenti bandiera italiana residenti presso porti italiani, ritenuto, dall'Ispettorato tecnico, almeno equivalente al servizio organizzato dallo Stato italiano tramite le Capitanerie di porto.

4. L'idoneità e la rispondenza allo scopo dei mezzi navali e delle attrezzature destinate alla rimozione degli inquinanti fluidi superficiali devono essere attestate dall'INSEAN.

5. Le società petrolifere ed armatoriali di cui al comma 1 possono avvalersi del servizio organizzato dallo Stato italiano ai sensi della presente legge, assumendosi l'onere dei costi di gestione in proporzione ai volumi di idrocarburi prodotti o trasportati.

6. Il Ministro dell'ambiente con proprio decreto, da emanare entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, approva il regolamento concernente il regime di convenzione.

7. Sono esentate dall'obbligo della disponibilità del servizio di disinquinamento di cui al comma 5 le navi petroliere di stazza non superiore alle 20.000 tonnellate che facciano solo scalo occasionale in porti italiani.

8. Le navi petroliere che si avvalgono dell'esenzione di cui al comma 7 devono essere sottoposte ad ispezione da parte della competente autorità marittima del loro porto di destinazione. I risultati di tale ispezione devono essere comunicati alla sala operativa istituita presso l'autorità centrale, che provvede alla loro informatizzazione.

9. Qualora l'ispezione di cui al comma 8 rilevi l'esistenza di gravi danni o manomissioni alle strutture della nave, ovvero di gravi carenze nella composizione dell'equipaggio, l'autorità marittima competente dà ordine al comandante della nave di abbandonare immediatamente il porto e le acque territoriali italiane.

ART. 9.

1. Tutte le navi dirette verso porti italiani e che trasportano idrocarburi od altre sostanze pericolose sono tenute a comunicare all'autorità marittima del porto di destinazione, all'atto dell'ingresso nelle acque territoriali italiane, il nominativo dell'organizzazione incaricata di provvedere alla riduzione di eventuali inquinamenti da esse causati.

ART. 10.

1. Ai fini di cui alla presente legge sono considerati danni rimborsabili anche il mancato introito da gettito fiscale indotto direttamente o indirettamente dall'evento inquinante.

ART. 11.

1. È costituito, a carico delle società petrolifere ed armatoriali operanti nei mari e nei porti italiani, 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 da eventuali incidenti.

2. Il fondo fiduciario di cui al comma 1 si aggiunge alle altre forme di copertura del danno previste in sede nazionale ed internazionale.

ART. 12.

1. Il Ministro dell'ambiente, con proprio decreto, emana, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, il relativo regolamento di attuazione.

Stampato su carta riciclata ecologica

DDL12-1173
Lire 500