

CAMERA DEI DEPUTATI N. 3528

PROPOSTA DI LEGGE

d'iniziativa del deputato LION

Norme concernenti la dotazione di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere che navigano nella zona economica esclusiva italiana

Presentata il 10 gennaio 2003

ONOREVOLI COLLEGHI! — Il 14 novembre 2002 la petroliera « *Prestige* » contenente 77.000 tonnellate di petrolio greggio è naufragata a largo della Galizia.

Davanti alle coste galiziane sono state raccolte al largo 12.350 tonnellate di « *fuel oil* » fuoriuscito mentre sulle spiagge galiziane si è dovuto lavorare per ripulire oltre 3.500 tonnellate di residui di carburante. Si è trattato di uno dei peggiori disastri ecologici causati da una petroliera: una vera e propria catastrofe ambientale e umana. Questo olio pesante è simile a quello che inquinò per mesi le coste francesi nell'incidente dell'« *Erika* » del 1999. Uno sversamento di questa portata avrà conseguenze devastanti sia sulla vita marina che sulle popolazioni umane che vivono sulla costa: oltre il 60 per cento della popolazione di quell'area dipende proprio dalla pesca.

Sebbene copra appena lo 0,7 per cento della superficie delle acque del pianeta, il Mediterraneo sopporta ogni anno 1/5 del totale mondiale del trasporto per mare del petrolio mentre quasi il 73 per cento delle importazioni di petrolio dell'Unione europea avviene via mare ed è pari al carico di 4.500 navi come la « *Prestige* ». Più di 300 petroliere al giorno viaggiano nel Mediterraneo ogni anno.

I precedenti analoghi incidenti negli ultimi anni sono stati:

11 aprile 1991: nel Mar ligure, al largo di Arenzano, sulla petroliera cipriota « *Haven* », che trasporta 143 mila tonnellate di petrolio greggio, scoppia un incendio. Muoiono sei marinai e la nave affonda dopo tre giorni. Circa 50.000 tonnellate di petrolio finiscono sui fondali;

3 dicembre 1992: la petroliera greca « *Aegean Sea* », con a bordo 80.000 tonnellate di petrolio greggio, urta il molo del porto de La Coruna (Galizia, Spagna) e affonda. Si forma una chiazza di petrolio lunga 30 chilometri e larga 2 chilometri;

5 gennaio 1993: la petroliera liberiana « *Braer* » finisce sulle rocce di Sumburgh Head, nelle isole Shetland (Gran Bretagna), si spezza e 85.000 tonnellate di petrolio si perdono in mare;

15 febbraio 1996: la petroliera « *Sea Empress* » si incaglia contro uno scoglio vicino alla riserva naturale di Milford Haven (Galles). Circa 70 mila tonnellate di petrolio finiscono in mare e in parte si riversano sull'isola di Skomer, designata dall'Unione europea riserva naturale assieme alla vicina Skokholm;

12 dicembre 1999: la petroliera maltese « *Erika* », proveniente da Dunkerque e diretta a Livorno, si spacca in due a largo di Brest, in Bretagna. In fondo al mare e sulle coste per una lunghezza di 450 chilometri finiscono almeno 20 mila tonnellate di petrolio. Colpite le coste dell'isola d'Yeu, santuario naturale al largo della Vandea.

Il gasolio racchiuso nei serbatoi della « *Prestige* », i cui due tronconi si sono inabissati in un fondale atlantico profondo 4 chilometri, è altamente pericoloso per il suo potere inquinante perché ricco di idrocarburi policiclici aromatici, che non si disperdono né si alterano, ma tendono a fissarsi nei sedimenti. La loro degradazione è assai lenta e le sostanze possono servire da nutrimento per organismi marini semplici, a loro volta pasto di altri esemplari marini. In questo modo potrebbero finire nella catena alimentare, rendendo pericoloso il pescato della zona per un tempo impossibile da calcolare. Inoltre, la sostanza è difficile da raccogliere con i sistemi tradizionali impiegati per « ripulire » dal petrolio greggio i tratti di mare oggetto di precedenti disastri ecologici,

come fu il caso della « *Exxon Valdez* », che appunto trasportava petrolio greggio nei suoi serbatoi.

In seguito all'incidente della « *Prestige* », Spagna e Francia hanno concordato, in un vertice tenuto a Malaga il 26 novembre 2002, il bando delle petroliere senza doppio scafo o in servizio da più di venticinque anni dalle loro acque. In seguito a questo, il 26 dicembre il Governo francese ha allontanato dalle sue coste una petroliera greca, la « *Kriti Filoxeni* », a scafo unico; lo stesso ha fatto la Spagna quando la stessa nave ha incominciato la sua navigazione al largo delle coste iberiche.

Il 6 dicembre 2002, a Bruxelles i Ministri dei trasporti dei Quindici hanno deciso di rafforzare la sicurezza marittima dopo la catastrofe ecologica provocata dall'affondamento della petroliera « *Prestige* »: nel tentativo di allontanare dalle coste europee le così dette « carrette del mare », è stato deciso di imporre l'obbligo del doppio scafo per le navi che trasportano olio combustibile, petrolio greggio pesante, bitume e catrame. Gli Stati membri sono stati invitati a non accogliere nei porti e nei loro *terminal* le petroliere monoscafo.

L'Italia con i suoi 8.000 chilometri di coste è un Paese sovraesposto ai rischi di questo tipo. Soltanto nel porto di Taranto sono state ben 343 le cisterne cariche di petrolio greggio che nel corso del 2002 si sono fermate per effettuare operazioni commerciali. Si tenga altresì conto che, nonostante gli incentivi alla rottamazione, la maggior parte delle navi ispezionate non ha il doppio scafo di sicurezza. Secondo la normativa in vigore le navi cisterna senza nessun tipo di garanzia possono continuare a viaggiare in mare sino al 2012, anche se si sta cercando di anticipare i tempi per la loro definitiva messa al bando.

Tutto questo non basta: è necessario intervenire con un provvedimento legislativo che, in linea con i regolamenti comunitari, adegui le norme vigenti sulla sicurezza delle navi trasportanti oli combustibili.

PROPOSTA DI LEGGE

—

ART. 1.

(Finalità).

1. La presente legge reca disposizioni finalizzate all'introduzione accelerata delle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente per le petroliere monoscafo, ai sensi di quanto previsto dal regolamento (CE) n. 417/2002, del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 febbraio 2002, e in conformità a quanto stabilito dalla Convenzione MARPOL 73/78 di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *a*), della presente legge, prevedendo altresì le opportune modifiche volte a stabilire criteri di maggiore sicurezza per la prevenzione dell'inquinamento causato dalla navigazione delle petroliere nella zona economica esclusiva italiana.

ART. 2.

(Ambito di applicazione).

1. La presente legge si applica alle petroliere di portata lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate battenti bandiera italiana ovvero in navigazione nella zona esclusiva economica italiana, indipendentemente dalla loro bandiera.

2. La presente legge non si applica alle navi da guerra, alle navi ausiliarie e alle navi comunque di proprietà o in gestione dello Stato italiano e impiegate esclusivamente per servizi statali a fini non commerciali.

ART. 3.

(Definizioni).

1. Ai fini della presente legge valgono le seguenti definizioni:

a) « MARPOL 73/78 »: la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'in-

quinamento causato da navi, firmata a Londra il 2 novembre 1973, resa esecutiva dalla legge 29 settembre 1980, n. 662, emanata con il protocollo adottato a Londra il 17 febbraio 1978, reso esecutivo dalla legge 4 giugno 1982, n. 438, e successivi emendamenti;

b) « regola riveduta 13G dell'allegato I della MARPOL 73/78 »: le modifiche apportate alla regola 13G dell'allegato I della MARPOL 73/78 e al supplemento al Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da idrocarburi, adottato con la risoluzione MEPC 94(46) del 27 aprile 2001, del Comitato per la protezione dell'ambiente marino (MEPC) dell'Organizzazione marittima internazionale (IMO), entrata in vigore il 1° settembre 2002;

c) « petroliera »: nave cisterna per il trasporto di idrocarburi quale definita nella regola 1 dell'allegato I della MARPOL 73/78;

d) « portata lorda »: portata lorda quale definita nella regola 1 dell'allegato I della MARPOL 73/78;

e) « nuova petroliera »: nuova nave cisterna per il trasporto di idrocarburi quale definita nella regola 1 dell'allegato I della MARPOL 73/78;

f) « petroliera di categoria 1 »: petroliera di portata lorda pari o superiore a 20.000 tonnellate, il cui carico è costituito da petrolio greggio, olio combustibile, combustibile pesante per motori *diesel* o olio lubrificante, e petroliera di portata lorda pari o superiore a 30.000 tonnellate, il cui carico è costituito da idrocarburi diversi da quelli specificati, che non ottempera ai requisiti per le petroliere nuove definiti nella regola 1 dell'allegato I della MARPOL 73/78;

g) « petroliera di categoria 2 »: petroliera di portata lorda pari o superiore a 20.000 tonnellate, il cui carico è costituito da petrolio greggio, olio combustibile, combustibile pesante per motori *diesel* o olio lubrificante, e petroliera di portata lorda pari o superiore a 30.000 tonnellate, il cui carico è costituito da idrocarburi

diversi da quelli specificati, che ottempera ai requisiti per le petroliere nuove definiti nella regola 1 dell'allegato I della MARPOL 73/78;

h) « petroliera di categoria 3 »: petroliera di portata lorda pari o superiore a 5.000 tonnellate, inferiore alla portata lorda specificata alle lettere *f)* e *g)*;

i) « petroliera motoscafo »: petroliera che non soddisfa le norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla regola 13F dell'allegato I della MARPOL 73/78;

l) « petroliera a doppio scafo »: petroliera che soddisfa le norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente di cui alla regola 13F dell'allegato I della MARPOL 73/78;

m) « età »: età della nave espressa in numero di anni dalla data della sua consegna;

n) « combustibili pesanti per motori *diesel* »: combustibili per motori *diesel* quali definiti nella regola riveduta 13G dell'allegato I della MARPOL 73/78;

o) « oli combustibili »: distillati pesanti o residui del petrolio greggio o miscele di tali prodotti quali definiti nella regola riveduta 13G dell'allegato I della MARPOL 73/78.

ART. 4.

(Conformità delle petroliere monoscafo alle norme in materia di doppio scafo o di tecnologia equivalente).

1. Entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, alle petroliere di categoria 1 è vietata la navigazione nella zona esclusiva economica italiana, indipendentemente dalla loro bandiera.

2. Alla petroliere di categoria 2 e di categoria 3, ad esclusione delle petroliere a doppio scafo, è vietata la navigazione nella zona esclusiva economica italiana, indipendentemente dalla loro bandiera, a

decorrere dalle seguenti date, stabilite in base all'anno di consegna della petroliera:

a) dal 1° giugno 2003, per le petroliere consegnate nel 1975 o anteriormente;

b) dal 1° gennaio 2004, per le petroliere consegnate nel 1976, nel 1977 e nel 1978;

c) dal 1° gennaio 2005, per le petroliere consegnate nel 1979, nel 1980 e nel 1981;

d) dal 1° gennaio 2006, per le petroliere consegnate nel 1982 e nel 1983;

e) dal 1° gennaio 2007, per le petroliere consegnate nel 1984 e nel 1985;

f) dal 1° gennaio 2008, per le petroliere consegnate nel 1986, nel 1987 e nel 1988;

g) dal 1° gennaio 2009, per le petroliere consegnate nel 1989 o posteriormente.

ART. 5.

(Conformità delle petroliere di categoria 2 al regime di valutazione delle condizioni della nave).

1. Entro sei mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, alle petroliere di categoria 2 è vietata la navigazione nella zona esclusiva economica italiana, ad esclusione delle petroliere conformi al regime di valutazione delle condizioni della nave, adottato dalla citata risoluzione MEPC 94(46) del 27 aprile 2001.

ART. 6.

(Divieti finali).

1. A decorrere dal 1° gennaio 2009 è vietata la navigazione alle petroliere di categoria 2 e di categoria 3 battenti bandiera italiana ed è vietata la navigazione nella zona esclusiva economica italiana alle petroliere di categoria 2 e di categoria 3, indipendentemente dalla loro bandiera.

ART. 7.

(Entrata in vigore).

1. La presente legge entra in vigore il trentesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

€ 0,26



14PDL0051870