

**ATTI DI INDIRIZZO***Risoluzioni in Commissione:*

Le Commissioni IX e XIV,  
premessi che:

in data 19 novembre 2002 si è verificato un gravissimo incidente al largo delle coste spagnole e portoghesi, provocato dalla motocisterna monoscafo *Pre-stige*, salpata dal porto di Riga, che, a causa di una falla apertasi nella fiancata, ha riversato in mare gran parte del suo carico di 77.000 tonnellate di greggio, con danni irreparabili per l'ecosistema della zona interessata dal disastro;

il recente incidente costituisce solo l'ultimo di una lunga serie di disastri ecologici, iniziati a partire dal 1967 con il naufragio della petroliera liberiana *Terrey Canyon*, in larga misura riconducibili all'utilizzo di tecnologie vetuste, al ricorso ad equipaggi non sempre preparati ed all'insufficienza dei controlli sullo stato di manutenzione del naviglio mercantile;

secondo le più recenti statistiche il 13 per cento della flotta esistente è di età superiore ai 25 anni, il 27 per cento supera i 20 anni, il 37 per cento raggiunge i 15 e il 52 per cento i 10 anni; complessivamente il 43 per cento della flotta mondiale, che è formata da 3.524 navi cisterna per un tonnellaggio di 304 milioni di tonnellate, è a doppio scafo, concentrato in gran parte nelle navi dalle 80 alle 200.000 tonnellate di stazza;

il sempre più frequente ripetersi di simili tragici incidenti, oltre a danneggiare irreparabilmente l'ambiente circostante, provoca gravi conseguenze anche sotto il profilo economico ed occupazionale, soprattutto nei mari chiusi come il bacino mediterraneo, l'Adriatico e gli arcipelaghi;

il ricorso a navi cisterna monoscafo e ad equipaggi insufficientemente professionalizzati è favorito dai comportamenti

non consoni tenuti dalle grandi compagnie petrolifere che ricorrono a noli al massimo ribasso, non compatibili con le esigenze di sicurezza e tutela ambientale. In particolare il fenomeno interessa i porti e i mari europei dopo che gli Stati Uniti d'America, a seguito del gravissimo incidente della *Exxon Valdez*, ha attuato una normativa (*Oil Pollution Act*) molto rigorosa sulla navigazione e l'approdo delle motocisterne, mettendo al bando le navi cisterna monoscafo;

le problematiche connesse a tale fenomeno sono state oggetto di numerosi interventi sia in sede comunitaria che in sede nazionale;

in ambito comunitario, sono intervenute in particolare: la comunicazione della Commissione del 24 febbraio 1993, per una politica comune della sicurezza marittima; la risoluzione del Consiglio dell'8 giugno 1993, per una politica comune della sicurezza dei mari; la direttiva 93/75/CEE del Consiglio, del 13 settembre 1993, relativa alle condizioni minime necessarie per le navi dirette a porti marittimi della Comunità o che ne escono e che trasportano merci pericolose o inquinanti; la direttiva 95/21/CE del Consiglio che istituisce nella Comunità europea un sistema di controllo delle navi ad opera dello Stato di approdo, basato su procedure uniformi di ispezione e di fermo;

sempre a livello comunitario, grande rilievo in tema di sicurezza marittima e prevenzione dell'inquinamento hanno assunto — come evidenziato anche nella Relazione annuale sulla partecipazione dell'Italia all'Unione europea per il 2001 (Doc. LXXXVII, n. 2) — i lavori volti all'adozione delle misure contenute nei pacchetti « Erika I » ed « Erika II »;

in particolare, per il secondo pacchetto di misure è in corso di approvazione una proposta di regolamento che istituisce un'agenzia europea per la sicurezza marittima, destinata a fornire un supporto scientifico e tecnico necessario alla Commissione e agli Stati membri per l'applicazione corretta della legislazione

comunitaria nel settore della sicurezza marittima e la prevenzione dell'inquinamento;

importanti progressi sono stati compiuti anche sulla proposta di direttiva che istituisce un sistema comunitario di sorveglianza, controllo e informazione sul traffico marittimo e sulla proposta di regolamento relativa all'istituzione di un fondo di risarcimento per l'inquinamento da idrocarburi nelle acque europee e all'adozione di misure di accompagnamento;

in sede nazionale, oltre alla legge 31 dicembre 1982, n. 979, recante disposizioni per la difesa del mare, è intervenuta da ultimo, la legge 7 marzo 2001, n. 51, in materia di prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e controllo del traffico marittimo, la quale reca, tra l'altro, agevolazioni per favorire ed accelerare l'eliminazione delle unità a singolo scafo non conformi ai più avanzati *standard* in materia di sicurezza della navigazione, applicabili alle navi a doppio scafo, e di tutelare l'ambiente marino;

la legge n. 51 del 2001 — sebbene sia rivolta a prevenire i rischi all'ambiente marino e appaia in sintonia con gli obiettivi definiti, in materia di trasporto marittimo, dalla Commissione europea — ha incontrato notevoli ostacoli da parte dei competenti organi comunitari; l'attuazione della disciplina ivi prevista ha comunque consentito ad oggi di eliminare 40 motocisterne a singolo scafo per circa 1.400.000 tonnellate di portata;

la citata legge ha ottenuto positivi risultati con riferimento alle motocisterne medio-grandi, mentre si è rivelata insufficiente per le navi da 1.000 a 10.000 tonnellate, in quanto il contributo all'armatore, a fronte dell'anticipato ritiro della nave dal mercato, si è rivelato non competitivo;

inoltre, l'articolo 5 della citata legge n. 51 del 2001 prevede che, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della stessa, il Ministro dei trasporti, con propri

decreti, di concerto con il Ministro dell'ambiente, adotti le disposizioni attuative del sistema di controllo del traffico marittimo *Vessel Traffic Services* (VTS) e ne assicuri la gestione operativa attraverso le strutture centrali e periferiche del Ministero;

a seguito del naufragio della *Prestige*, il commissario europeo Loyola De Palacio ha chiesto agli Stati membri dell'Unione di anticipare l'applicazione delle disposizioni comunitarie contenute nei pacchetti « Erika I » ed « Erika II » relativi alla sicurezza marittima;

impegnano il Governo:

a) ad intervenire in sede europea affinché si prosegua nella definizione di misure in grado di favorire — anche attraverso idonei sostegni alla realizzazione o all'acquisto di navi a doppio scafo — l'ammodernamento del naviglio mercantile, di potenziare i controlli ed i sistemi di monitoraggio del traffico navale e di sviluppare un sistema di prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi;

b) ad attuare sollecitamente la direttiva 2001/106/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 dicembre 2001 (Erika I) — peraltro già menzionata tra le direttive da attuare in via amministrativa dal disegno di legge comunitaria per il 2002 — e la direttiva 2002/59/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2002 (Erika II);

c) a dare pronta attuazione a quanto previsto dal comma 1 dell'articolo 5 della citata legge n. 51 del 2001, adottando le disposizioni attuative del sistema di controllo del traffico marittimo *Vessel Traffic Services* (VTS) ed assicurandone al più presto la gestione operativa;

d) ad intervenire per favorire misure di sostegno specifico per il ritiro anticipato del naviglio da 1.000 a 10.000 tonnellate e per rendere più penetrante il divieto di

navigazione e di approdo delle navi monoscafo con anzianità di esercizio superiore a 20 anni;

e) ad intervenire presso gli organismi competenti e nei confronti delle associazioni delle compagnie petrolifere affinché il noleggio delle navi preveda, tra le condizioni, la fornitura di naviglio a doppio scafo e con equipaggi adeguatamente preparati;

f) a riferire periodicamente al Parlamento sulle iniziative adottate, sia in sede comunitaria che nazionale, in materia di prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo.

(7-00177) « Airaghi, Duca, Romani, Stucchi, Sanza, Pasetto, Bocchino, Gibelli, Strano, Foti, Butti, Cossa, Ciani, Di Gioia, Riccardo Conti, Giorgio Conte, Crisci, Bova, Guido Giuseppe Rossi, Di Teodoro, Bornacin ».

La XI Commissione,

premessi che:

la complessa questione concernente la cartolarizzazione dei crediti vantati dall'INPS nei confronti degli imprenditori agricoli si protrae ormai già da molto tempo e sembra ancora lontana da una soluzione definitiva;

in un momento particolare del comparto agricolo per le difficoltà legate al mercato e per una serie di calamità naturali che hanno duramente colpito la capacità produttiva delle aziende nel corso degli ultimi anni, va ancora una volta evidenziata la grave situazione in cui versano i datori di lavoro agricoli sotto il profilo fiscale e previdenziale;

le associazioni di categoria in più occasioni hanno espresso forte preoccupazione per la crisi in atto, rilevando che alla già disastrosa situazione finanziaria si aggiunge l'oneroso problema della cartolarizzazione, con gravi ripercussioni sia per la tenuta dei livelli occupazionali che per i problemi connessi all'ordine pubblico;

un'altra grave conseguenza di tale vicenda è stato l'enorme contenzioso giudiziario sollevato dalle imprese agricole le quali — nonostante i provvedimenti di sospensione delle cartelle esattoriali da parte di numerosi Tribunali italiani — si sono viste recapitare lettere e diffide in cui si preannunciavano procedure esecutive ed iscrizioni di ipoteche;

già nei mesi scorsi il Ministro delle politiche agricole e forestali aveva manifestato interesse e sensibilità sulla questione della cartolarizzazione proponendo una soluzione interessante consistente nel ritrasferimento all'INPS dei crediti contributivi in agricoltura;

impegna il Governo

ad intervenire al fine di risolvere in tempi brevi il grave problema legato ai danni causati dalla cartolarizzazione dei crediti vantati dall'INPS nei confronti dei datori di lavoro agricoli, valutando in particolare l'ipotesi, congiuntamente con le associazioni di categoria, di una rateizzazione a lungo termine (10-20 anni) — con interessi molto bassi — di tutti i crediti contributivi e di una immediata sospensione del ruolo e delle cartelle esattoriali.

(7-00178) « Lo Presti, Catanoso ».

\* \* \*

## ATTI DI CONTROLLO

### PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

*Interpellanze:*

I sottoscritti chiedono di interpellare il Presidente del Consiglio dei ministri, il Ministro per la funzione pubblica, per sapere — premesso che:

a seguito del decreto legislativo del 30 marzo 2001, n. 165 attuativo della legge del 15 marzo 1997, n. 59 Bassanini 1, è stata introdotta la facoltà per il Governo