

# SENATO DELLA REPUBBLICA

————— XIII LEGISLATURA —————

**N. 4960**

## **DISEGNO DI LEGGE**

**d’iniziativa dei deputati DUCA, GIARDIELLO, BIRICOTTI,  
ALTEA, ATTILI, DE PICCOLI, MASTROLUCA, NAPPI,  
PANATTONI, RAFFALDINI, ROTUNDO, SORIERO, GASPERONI  
e BANDOLI**

*approvato dalla Camera dei deputati il 23 gennaio 2001*

*(V. Stampato Camera n. 6874)*

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza  
il 25 gennaio 2001*

—————

**Disposizioni per la prevenzione dell’inquinamento derivante  
dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del  
traffico marittimo**

—————

**DISEGNO DI LEGGE**  

---

## Art. 1.

*(Finalità)*

1. La presente legge, in conformità alla politica comunitaria sulla sicurezza dei mari, e compatibilmente con le tecnologie disponibili, al fine di prevenire gli incidenti in mare o di limitare le conseguenze dei sinistri marittimi nei quali siano coinvolte navi cisterna, promuove l'uso di navi cisterna a basso impatto ambientale e dotate dei più elevati *standard* di sicurezza e lo sviluppo dell'attività di controllo e assistenza al traffico marittimo mercantile che interessa i porti italiani e le acque antistanti le coste nazionali.

## Art. 2.

*(Contributo per la demolizione del naviglio)*

1. Al fine di 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, alle imprese armatoriali aventi i requisiti di cui all'articolo 143 del codice della navigazione può essere concesso un contributo, entro la misura massima del limite di impegno quindicennale di lire 10.000 milioni annue a decorrere dall'anno 2001, per la demolizione di navi cisterna abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici, aventi portata lorda superiore a 1.000 tonnellate, la cui entrata in esercizio alla data del 31 dicembre 1999 risalga ad oltre venti anni.

2. Il contributo di cui al comma 1 è concesso alle imprese armatoriali che vendono per la demolizione o fanno demolire per proprio conto unità di proprietà delle imprese stesse non oltre la data del 30 settembre 2000 ed iscritte, non oltre la medesima data, nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione, i cui lavori di demolizione abbiano inizio nel periodo compreso tra il 1° gennaio 2000 e il 31 dicembre 2002, ed è pari a lire 250.000 per ogni tonnellata di portata lorda, entro il limite massimo di 30.000 tonnellate per singola unità.

3. Il contributo è concesso a condizione che l'importo netto del beneficio venga, entro diciotto mesi dall'ultimazione dei lavori di demolizione, reinvestito dalle imprese beneficiarie ai fini della propria attività aziendale. Tale periodo si computa dalla data di entrata in vigore della presente legge nel caso di iniziative di demolizione avviate anteriormente a quest'ultima data. L'inosservanza di tale condizione comporta la decadenza dal contributo e la sua restituzione con i relativi interessi, penali ed ogni altro onere accessorio scaturente dall'anticipata estinzione del mutuo autorizzato in applicazione della presente legge.

### Art. 3.

#### *(Modalità di concessione del contributo)*

1. Le imprese che intendono beneficiare del contributo di cui all'articolo 2 devono presentare istanza al Ministero dei trasporti e della navigazione, entro tre mesi dalla data di inizio dei lavori di demolizione, a pena di inammissibilità, indicando gli elementi di individuazione della nave ed allegando la pertinente documentazione, in particolare quella comprovante il titolo di proprietà, l'eventuale contratto di vendita per la demolizione o la demolizione in proprio, nonchè la certificazione dell'autorità marittima o consolare, se esistente, del porto in

cui la nave è approdata per la demolizione, attestante che l'impresa ha titolo per procedere alla demolizione stessa.

2. Il contributo è corrisposto secondo le modalità di cui alla legge 31 dicembre 1991, n. 431, e successive modificazioni.

3. Per ottenere la liquidazione definitiva del contributo le imprese interessate devono presentare, a pena di decadenza, al Ministero dei trasporti e della navigazione apposita istanza, entro il termine di sei mesi dalla data di inizio dei lavori di demolizione, corredata dal certificato dell'autorità marittima o consolare attestante la data di inizio e di ultimazione dei lavori stessi. Tale periodo si computa dalla data di entrata in vigore della presente legge nel caso di iniziative di demolizione avviate anteriormente a quest'ultima data.

#### Art. 4.

##### *(Limiti di operatività e decadenza dai benefici)*

1. Le imprese armatoriali che beneficiano del contributo per la demolizione di navi cisterna abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici non potranno utilizzare in attività di cabotaggio nazionale, successivamente alla data di erogazione del beneficio, navi cisterna a singolo scafo di età superiore a venti anni, ad esclusione delle navi italiane già di proprietà o delle navi italiane già gestite dalle stesse imprese.

2. L'eventuale utilizzo, diretto o indiretto, del naviglio di cui al comma 1 in attività di cabotaggio nazionale comporta la decadenza dal beneficio, con l'obbligo di restituzione del contributo nei termini e alle condizioni di cui agli articoli 2 e 3 della presente legge.

3. A decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge non possono essere iscritte nei registri tenuti dalle autorità nazionali navi cisterna abilitate al trasporto di pe-

trolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici a singolo scafo la cui età risalga ad oltre venti anni.

Art. 5.

*(Controllo degli spazi marittimi  
di interesse nazionale)*

1. Entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, il Ministro dei trasporti e della navigazione, di concerto con il Ministro dell'ambiente, fissa, con propri decreti, le disposizioni attuative del sistema di controllo del traffico marittimo *Vessel Traffic Services* (VTS) e ne assicura la gestione operativa attraverso le strutture centrali e periferiche del Ministero.

2. L'articolo 83 del codice della navigazione è sostituito dal seguente:

«Art. 83. - *(Divieto di transito e di sosta)*.  
- Il Ministro dei trasporti e della navigazione può limitare o vietare il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale, per motivi di ordine pubblico, di sicurezza della navigazione e, di concerto con il Ministro dell'ambiente, per motivi di protezione dell'ambiente marino, determinando le zone alle quali il divieto si estende».

3. Il comandante della nave che, nell'ambito delle acque marittime interne e territoriali, non osservi gli schemi di separazione delle rotte, è soggetto alla sanzione prevista dall'articolo 1231 del codice della navigazione. In tale caso l'armatore della nave è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da lire 2 milioni a lire 12 milioni, maggiorata, nel caso di nave da carico o di nave passeggeri, dell'importo di lire 5 milioni per ogni tonnellata di stazza lorda della nave. Tale sanzione è irrogata dal capo del circondario marittimo competente per territorio.

4. Al di là del limite esterno del mare territoriale italiano, l'inosservanza degli schemi di separazione delle rotte comporta:

a) a carico del comandante di nave battente bandiera italiana, l'applicazione della sanzione prevista dall'articolo 1231 del codice della navigazione;

b) a carico del comandante di nave battente bandiera estera, la segnalazione all'autorità dello Stato di bandiera.

#### Art. 6.

##### *(Sistema di comunicazione per la sicurezza in mare)*

1. È autorizzata la spesa di lire 13.000 milioni annue, da parte del Ministero dei trasporti e della navigazione, a decorrere dal 2001, per la realizzazione del sistema globale di comunicazione per l'emergenza e la sicurezza in mare (*GMDSS - Global Maritime Distress and Safety System*), in attuazione delle regole 4, 5, 7, 8 e 9 del capitolo IV, come sostituito dagli emendamenti del 1988, pubblicati nel supplemento ordinario alla *Gazzetta Ufficiale* n. 62 del 14 marzo 1992, dell'allegato alla Convenzione internazionale del 1974 per la salvaguardia della vita umana in mare, aperta alla firma a Londra il 1° novembre 1974, ratificata e resa esecutiva ai sensi della legge 23 maggio 1980, n. 313.

2. All'onere derivante dall'attuazione del comma 1, pari a lire 13.000 milioni annue a decorrere dal 2001, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2001-2003, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 2001, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero degli affari esteri.

3. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

Art. 7.

*(Copertura finanziaria)*

1. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, ad eccezione dell'articolo 6, pari a lire 10.000 milioni annue a decorrere dal 2001, si provvede mediante corrispondente riduzione dell'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c), della legge 31 luglio 1997, n. 261.

2. Il Ministro del tesoro, del bilancio e della programmazione economica è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

