

# CAMERA DEI DEPUTATI N. 4775

## PROPOSTA DI LEGGE

d’iniziativa del deputato GIBELLI

Disposizioni per favorire l’uso di navi a doppio scafo e la costruzione di navi specializzate nel recupero di idrocarburi sversati in mare, nonché la sostituzione di unità navali adibite ai servizi di linea

Presentata il 3 marzo 2004

ONOREVOLI COLLEGHI! — La IX Commissione permanente della Camera dei deputati, nel corso della XIII legislatura, ha dedicato particolare attenzione all’economia marittimo-portuale elaborando norme che hanno prodotto innovazione, sviluppo e sicurezza nella navigazione.

Riprendendo le conclusioni della Commissione d’indagine conoscitiva istituita dopo l’immane tragedia della «*Moby Prince*» e dell’affondamento, nel mar Tirreno, della «*M/C Haven*», la IX Commissione prima e l’Assemblea poi, hanno esaminato e approvato all’unanimità la legge n. 51 del 2001 recante «Disposizioni per la prevenzione dell’inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo».

Giova ricordare che in precedenza, il 12 dicembre 1999, la «*M/C Erika*» è naufragata davanti alle coste della Bretagna francese provocando danni gravissimi all’ambiente marino e alle attività economiche e turistiche legate al mare.

Il Parlamento, consapevole dei gravi rischi che potrebbero produrre incidenti analoghi — sempre possibili nelle attività umane — ha introdotto nel nostro ordinamento norme che rappresentano quanto di più avanzato esiste negli Stati dell’Unione europea, tanto che, per quasi un anno, la legge n. 51 del 2001 è stata sottoposta ad un controllo, quanto mai penetrante, da parte delle competenti Direzioni generali della stessa Unione.

La citata legge, tra l’altro, dispone il divieto di iscrivere nei registri tenuti dalle

autorità nazionali navi cisterna, abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici, a singolo scafo la cui età risalga ad oltre venti anni. Inoltre, al fine di favorire ed accelerare l'eliminazione delle unità a scafo singolo di età superiore a venti anni non conformi ai più avanzati *standard* in materia di sicurezza della navigazione, applicabili alle navi a doppio scafo, è stato concesso alle imprese amatoriali che hanno deciso di ritirare le navi a scafo singolo per demolirle, un contributo risarcitorio pari a 250.000 vecchie lire per ogni tonnellata di portata lorda, entro il limite massimo di 30.000 tonnellate per singola unità navale. La normativa si è rivelata molto efficace per le navi cisterna medio grandi tanto che la flotta cisterniera italiana risulta, nel 2002, la più « giovane » del mondo.

La stessa normativa non ha prodotto risultati significativi per le navi cisterna da 600 a 10.000 tonnellate in quanto il contributo alla demolizione non viene considerato congruo rispetto al valore effettivo della nave. In effetti una nave cisterna da 5.000 tonnellate ha un costo relativo più alto rispetto ad una nave da 20.000 tonnellate, mentre percepisce un quarto del contributo che viene riconosciuto alla nave più grande.

Di qui l'esigenza di prevedere per le navi cisterna da 600 tonnellate a 10.000 tonnellate un contributo pari al doppio di quello previsto dalla legge n. 51 del 2001. Inoltre, occorre prevedere una norma che garantisca, per le navi da 10.001 tonnellate a 20.000 tonnellate, un contributo equivalente a quello previsto per una nave da 10.000 tonnellate.

Il contributo a carico dello Stato è stimato in circa 140 milioni di euro, cui si fa fronte mediante un limite di impegno quindicennale di 11 milioni di euro.

Tali modifiche si inquadrano coerentemente con le misure emanate dalla Commissione europea a seguito del grave disastro avvenuto il 19 novembre 2002 quando la M/C « *Prestige* » è naufragata al largo delle coste spagnole.

Il 3 dicembre 2002 la Commissione europea ha presentato una comunicazione

al Parlamento e al Consiglio sul rafforzamento della sicurezza marittima ed il Consiglio europeo dei trasporti, nella riunione del 5 e 6 dicembre 2002, ha adottato una serie di misure. In particolare, si è concordato sulla necessità che il trasporto di idrocarburi pesanti venga effettuato esclusivamente mediante petroliere conformi alla Convenzione internazionale per la prevenzione dall'inquinamento causato da navi (MARPOL 73/78), riunita a Londra il 17 febbraio 1978, resa esecutiva dalla legge n. 662 del 1980, regola 13/F, cosiddetta del « doppio scafo » o assimilate, e si riconosce agli Stati membri la facoltà di prendere qualsiasi misura per vietare l'accesso nei loro porti alle petroliere a scafo semplice. Invitano, pertanto, gli Stati a concludere un accordo con l'industria per eliminare le petroliere monoscafo più obsolete (intendendo quelle con un'anzianità superiore a 15 anni) e a dotarsi delle capacità operative necessarie per fare fronte a possibili disastri ecologici provocati dagli sversamenti in mare di ingenti quantità di petrolio.

In Italia, per affrontare le situazioni di emergenza, ove è difficile prendere decisioni in maniera lucida e razionale, si stanno approntando soluzioni originali ed efficaci. Infatti, sono numerosi i fattori che possono risultare determinanti: condizioni meteo-marine sfavorevoli, *stress*, concitazione, senso di isolamento dell'equipaggio, difficoltà di comunicazione interna, difficoltà di capire cosa sta succedendo alla nave ed anche difficoltà nell'applicare le procedure di emergenza.

L'Associazione degli imprenditori privati italiani proprietari di navi, la Confitarma, ha istituito a Genova un centro di monitoraggio e di supporto per le emergenze marittime. Il centro nasce proprio dall'esigenza di migliorare la comunicazione e lo scambio di informazioni fra la nave, la società armatoriale, gli enti competenti per l'assistenza in mare, i registri di classifica e i soggetti esperti, assicurando la necessaria tempestività, il coordinamento e l'efficacia degli interventi, in modo da contenere il più possibile le conseguenze negative e i danni derivanti

da una crisi marittima. Il centro funzionerà 24 ore su 24 e sarà dotato dei sistemi di comunicazione avanzati (sistema satellitare *Purplefinder*, visualizzazione centralizzata mediante *video-wall*, centralino con linee dedicate, eccetera, al fine di monitorare in tempo reale la posizione della nave e di altri parametri di navigazione necessari e/o richiesti (rotta, velocità, eccetera); fornire automaticamente ad intervalli prestabiliti le informazioni ARES alla centrale operativa MRCC di MARICOGECAP del Comando generale delle capitanerie di porto. Si tratta, come è evidente, di uno strumento estremamente valido ed efficace per una corretta gestione della crisi.

Per completare la difesa del nostro Paese dagli effetti della « marea nera » è necessario dotare l'Italia di due mezzi navali speciali in grado di rimuovere in tempi brevi il prodotto sversato in mare. Sversamenti che rappresentano sicuramente la conseguenza più grave — oltre a quella della perdita delle vite umane — per i Paesi coinvolti. A tale proposito basti considerare che a partire dal 1971, in una quindicina di incidenti altrettante petroliere e alcune navi speciali hanno fatto naufragio perdendo, tra il Sudafrica, l'Alaska, i Carabi, il Canale della Manica e il Mediterraneo, centinaia di migliaia di tonnellate di petrolio di bitume, combustibile « *Bunker* » e di nafta. Sostanze tutte altamente inquinanti e difficilmente bonificabili che sono andate in parte, ma solo in parte, a ricoprire vasti fondali marini, dove la vita è scomparsa, mentre il rimanente, grazie al gioco dei venti, delle maree e delle correnti ha sfregiato e colpito a morte la flora e la fauna costiere senza risparmiare alcuna specie: uccelli, pesci, mammiferi. Ha avuto, inoltre, un impatto devastante per le economie dei Paesi rimasti vittima dei disastri, per un grande numero di attività essenziali alla sopravvivenza di regioni che fanno grande affidamento sul turismo e che si sono trovate menomate nell'industria ittica e conserviera, in quella ristorativa, in quella turistica e in tutti i rispettivi indotti.

Prendiamo a riferimento uno degli incidenti, che comunque non è stato assolutamente il più pesante e devastante di quanti sono avvenuti: quello della « *Prestige* », che il 13 novembre 2002 ha iniziato a perdere il suo carico di 77.000 tonnellate di idrocarburi, da alcune delle sue 51 taniche, per poi spezzarsi in due tronconi e affondare a circa 2 miglia al largo della Galizia. Il disastro è costato alla regione non meno di 2.000 miliardi di euro, la maggior parte dei quali sono da imputare al calo del turismo (il 90 per cento delle coste è tuttora inagibile), al crollo dell'attività di migliaia di pescatori e di mitilicoltori. Questo mare che ogni notte riempiva di pesce, ma soprattutto di molluschi e di crostacei, un treno speciale diretto a Madrid appositamente istituito, questo mare che riforniva le pescherie, i mercati e i ristoranti di tanta parte di Spagna, d'Europa, Roma e Milano compresi, sta boccheggiando.

E se — speriamo mai — un analogo incidente dovesse verificarsi nel Mediterraneo, ad esempio nel mare Adriatico, nel golfo di Trieste, le conseguenze sarebbero devastanti. Per il gioco dei venti e delle correnti marine la marea nera investirebbe Venezia e scendendo, Chioggia, Ravenna, Rimini, Riccione, Pesaro, Senigallia, Ancona e la splendida baia del Conero: Portonovo, Sirolo e Numana (assegnatarie di bandiera blu), Pescara fino alla Puglia. Le conseguenze economiche per le attività legate alla pesca, al turismo e alle attività balneari, verrebbero stimate in miliardi di euro.

Quindi occorre attrezzarsi bene e per tempo.

Proprio in Italia, ove è forte la sensibilità sul tema, sono stati realizzati studi accurati e depositati brevetti specifici di navi specializzate ad intervenire per rimuovere la cosiddetta « marea nera » del petrolio sversato da navi petroliere coinvolte in tragici incidenti.

Si tratta delle cosiddette navi « mangia petrolio » che potrebbero essere utilizzate nel caso di ipotetici disastri nei mari italiani e mediterranei. Navi di grandi dimensioni, abilitate alla navigazione in

qualunque condizione meteomarina, capaci di imbarcare acqua marina e petrolio, di separare i due prodotti trattenendo a bordo il petrolio e scaricando in mare l'acqua pulita. Due navi di questo tipo, utilmente collocate nel Tirreno e in Adriatico, sarebbero in grado di intervenire in poche ore e di prevenire i danni provocabili dalla marea nera. Una simile iniziativa sarebbe sicuramente apprezzata dalla Comunità europea e ripresa da altri Stati dell'Unione.

Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, d'intesa con il Ministero dell'ambiente e della tutela del territorio, disciplinerà l'uso delle navi e l'affidamento delle stesse ad un'apposita compagnia da individuare mediante procedure ad evidenza pubblica. Il costo di una nave speciale mangiapetrolio da 25.000 tonnellate di portata di prodotto recuperato è pari a circa 110 milioni di euro. Il numero dei componenti l'equipaggio potrebbe variare quando la nave non è operativa mentre sarebbe « a tutta forza » in missione di recupero raggiungendo trenta unità compresi i tecnici specializzati al funzionamento di *tunnel* attrezzati alla raccolta, alla separazione dei liquidi e al deposito dei prodotti petroliferi in stiva.

Ai fini del costo complessivo della gestione della nave speciale sono stati considerati:

- a) il rimborso del capitale anticipato e l'ammortamento in venti anni;
- b) il costo del personale navigante e della struttura armatoriale;
- c) le spese assicurative, di certificazione, di classifica e di manutenzione;
- d) le spese dei « bunker » di nafta e di acqua.

Stando ai dati dell'Istituto nazionale di statistica, i prodotti petroliferi giunti in Italia via mare sono 150 milioni di tonnellate. Si tratta di prodotti imbarcati su navi cisterna di diversa portata.

Tutte pagano alti costi assicurativi anche per coprire le conseguenze che potrebbero derivare da incidenti (collisione,

incaglio, incendio o affondamento). La proposta di legge prevede l'istituzione di un fondo, alimentato da un modesto contributo economico su ogni tonnellata di petrolio trasportato dalle motocisterne, pari a 18 centesimi di euro, meno di mezza lira (delle vecchie lire) al chilo di petrolio. Il fondo avrebbe una dotazione di 27 milioni di euro annui, sufficiente a garantire il costo di acquisto e di esercizio delle due navi.

Di non secondaria importanza, ai fini della sicurezza della navigazione, è la formazione professionale del personale navigante. I marittimi italiani vengono considerati, giustamente, professionisti di grande valore e affidabilità tanto che le grandi compagnie di navigazione nazionali o estere ricorrono proprio ai nostri lavoratori del mare affidando loro il comando e l'esercizio di navi di ogni tipo, crociere, mercantili, petroliere e chimichiere. Tuttavia è indispensabile proseguire e favorire la formazione professionale continua del personale navigante e la possibilità di ottenere i brevetti e le specializzazioni via via richiesti dalle norme comunitarie e internazionali.

Lo Stato italiano ha avviato e sovvenzionato l'effettuazione dei corsi professionali con il decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 343, e con la legge 28 dicembre 1999, n. 522.

I relativi contributi sono cessati il 31 dicembre 2001 mentre con il regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 2001, n. 324, sono stati resi obbligatori, ai fini della navigazione, altri corsi professionali con l'acquisizione delle relative certificazioni.

Con la presente proposta di legge si intende prorogare gli effetti della legge n. 522 del 1999 a tutto il 2005 e ricomprendere la sovvenzione ai corsi resi obbligatori dal citato regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica n. 324 del 2001.

A tale scopo viene prevista una dotazione finanziaria di 27 milioni di euro annui.

Per le argomentazioni esposte si ritiene utile, per gli interessi del Paese e dell'Europa, la rapida approvazione della presente proposta di legge.

Inoltre si ritiene necessario concedere un contributo alle imprese armatoriali che operano nel settore del trasporto di pas-

seggeri e di autoveicoli nei collegamenti di linea dalla terraferma alle isole italiane. Tale contributo risponde sia alla finalità di migliorare la sicurezza dei passeggeri trasportati che di migliorare il servizio di trasporto pubblico nazionale e regionale attraverso la sostituzione della flotta.

## PROPOSTA DI LEGGE

## ART. 1.

(Finalità).

1. La presente legge, in attuazione della legge 7 marzo 2001, n. 51, e successive modificazioni, e della decisione 2002/868/CE della Commissione, del 17 luglio 2002, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale delle Comunità europee* L 307 dell'8 novembre 2002, e in conformità alla politica comunitaria sulla sicurezza dei mari, al fine di limitare le conseguenze dei sinistri marittimi nei quali sono coinvolte navi cisterna, promuove l'uso di navi cisterna ad alto livello di protezione, dotate dei più elevati *standard* di sicurezza; favorisce la costruzione e l'esercizio di navi tecnologicamente avanzate per gli interventi di emergenza e di recupero di prodotti petroliferi sversati in mare in conseguenza di incidenti o di collisioni e sostiene la formazione continua del personale navigante quale elemento decisivo per la sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare.

## ART. 2.

(Divieti di iscrizione e di navigazione).

1. 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 petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici a singolo scafo, di qualunque portata, la cui età risale a oltre quindici anni.

2. A decorrere dal novantesimo giorno successivo alla data di entrata in vigore della presente legge è vietato l'accesso ai porti, ai terminali *off-shore* e alle zone di ancoraggio nazionali delle navi cisterna a

scafo singolo, di qualsiasi nazionalità, di età superiore a quindici anni e di portata superiore a 5.000 tonnellate che trasportano combustibile pesante, oli usati, greggio pesante, bitume e catrame.

3. Per le navi cisterna a scafo singolo di portata compresa tra 600 tonnellate e 5.000 tonnellate il divieto di cui al comma 2 si applica a partire dalla data anniversaria di costruzione della nave nel 2008 o dal 31 dicembre 2008 per le navi che a tale data non hanno raggiunto i quindici anni di età.

4. Sono esentate dal divieto di cui al comma 2 le navi cisterna di portata compresa tra 600 tonnellate e 5.000 tonnellate utilizzate per trasporti nei porti fino al raggiungimento del venticinquesimo anno di età e comunque fino al 31 dicembre 2008.

5. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, determina le caratteristiche dei prodotti di cui al comma 2 in conformità alla nomenclatura combinata prevista dai regolamenti comunitari vigenti in materia e provvede a dare informazione a tutti gli Stati parte della Convenzione delle Nazioni Unite sul diritto del mare, fatta a Montego Bay il 10 dicembre 1982, resa esecutiva dalla legge 2 dicembre 1994, n. 689, e all'Organizzazione marittima internazionale.

### ART. 3.

#### *(Contributo per la demolizione del naviglio).*

1. Al fine di favorire e di accelerare l'eliminazione delle unità a singolo scafo non conformi ai più avanzati *standard* in materia di sicurezza della navigazione, nonché di tutelare l'ambiente marino e le attività ad esso collegate, 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 11 milioni di euro annui

a decorrere dall'anno 2004, per la demolizione di navi cisterna, abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici aventi portata lorda superiore a 600 tonnellate, la cui entrata in esercizio, alla data del 31 dicembre 2003, risale ad oltre quindici 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 che alla data del 31 gennaio 2004, risultano di proprietà delle imprese stesse o in loro piena disponibilità con contratto di *leasing* o altro contratto con obbligo di acquisto, e sono iscritte, non oltre la medesima data, nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione e i cui lavori di demolizione abbiano avuto inizio nel periodo tra il 1° gennaio 2004 e il 31 dicembre 2006.

3. Il contributo di cui al comma 1 è pari a:

a) 130 euro per ogni tonnellata di portata lorda per le navi superiori a 10.000 tonnellate di portata lorda, entro il limite massimo di 30.000 tonnellate per singola unità;

b) 260 euro per ogni tonnellata di portata lorda per le navi cisterna comprese tra 600 e 10.000 tonnellate. Il contributo per le navi di portata lorda superiore a 10.000 tonnellate non può essere inferiore al contributo erogabile alle navi di 10.000 tonnellate di portata lorda.

4. Il contributo di cui al comma 1 è concesso a condizione che l'importo netto del beneficio sia, 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 alla medesima data. L'inosservanza di tale condizione comporta la decadenza dal contributo e la sua restituzione con i relativi interessi, penali e ogni altro onere accessorio scaturente dall'anticipata estin-

zione del mutuo autorizzato in applicazione della presente legge.

5. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a 11 milioni di euro in limiti di impegno quindicennali a decorrere dall'anno 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2004-2006, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2004, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

6. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

#### ART. 4.

*(Modalità di concessione del contributo, limiti di operatività e decadenza dai benefici).*

1. Il contributo di cui all'articolo 3 è corrisposto alle condizioni di cui alla legge 7 marzo 2001, n. 51, e successive modificazioni, e alla citata decisione 2002/868/CE della Commissione, del 17 luglio 2002.

#### ART. 5.

*(Adeguamento delle sanzioni).*

1. Al comma 3 dell'articolo 5 della legge 7 marzo 2001, n. 51, le parole: « da 1.033 euro a 6.197 euro » sono sostituite dalle seguenti: « da 2.066 euro a 12.394 euro ».

#### ART. 6.

*(Formazione del personale marittimo).*

1. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, allo scopo di favorire la formazione continua del personale navigante, è autorizzato a finanziare i corsi previsti

all'articolo 1, comma 3, lettere *b*) e *c*), del decreto-legge 13 luglio 1995, n. 287, convertito, con modificazioni, dalla legge 8 agosto 1995, n. 343, fino al 31 dicembre 2005. I contributi di cui al presente comma, entro la spesa massima di 20 milioni di euro, si intendono estesi anche ai corsi resi obbligatori dal regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 9 maggio 2001, n. 324.

2. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a 20 milioni di euro a decorrere dall'anno 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2004-2006, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente «Fondo speciale» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2004, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

3. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

#### ART. 7.

*(Dotazione di navi cisterna specializzate per interventi di emergenza).*

1. Lo Stato italiano, in conformità alle conclusioni dei Ministri dei trasporti dell'Unione europea nel corso della 2472<sup>a</sup> sessione del Consiglio, tenutasi a Bruxelles il 5 e 6 dicembre 2002, alla comunicazione della Commissione al Parlamento europeo ed al Consiglio (COM (2002) 681 final del 3 dicembre 2002 nonché alle conclusioni del Consiglio europeo di Copenaghen del 12 e 13 dicembre 2002, promuove la costruzione e la messa in uso di due navi cisterna specializzate atipiche, destinate al recupero di grandi quantità di idrocarburi sversati in mare in qualunque condizione meteorologica.

2. Il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, con proprio decreto, da emanare entro due mesi dalla data di entrata in

vigore della presente legge, determina le caratteristiche e le specifiche tecniche delle navi di cui al comma 1. Entro i successivi due mesi lo stesso Ministro promuove una procedura concorsuale a livello europeo per la costruzione e la gestione delle navi. Il servizio è disciplinato da una convenzione stipulata dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e firmata, senza alcuna possibilità di riserva, dalla società aggiudicataria.

3. La convenzione stipulata ai sensi del comma 2 prevede:

*a)* la durata della concessione fino a un periodo massimo di venti anni;

*b)* la tipologia del servizio;

*c)* la tabella d'armamento, per la composizione degli equipaggi, da definire con le organizzazioni sindacali del settore maggiormente rappresentative a livello nazionale;

*d)* le modalità di pagamento del corrispettivo di esercizio nonché dell'ammortamento del capitale anticipato per la costruzione o l'acquisto delle navi specializzate;

*e)* ogni altra determinazione che il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ritenga di dover prescrivere al fine di garantire un rapido ed efficace intervento di rimozione dei prodotti sversati in mare e per la salvaguardia dell'ambiente;

*f)* altri eventuali usi delle navi specializzate per il miglioramento dell'ambiente e per il contenimento dei costi di esercizio.

4. All'impresa armatoriale concessionaria si applica l'articolo 6, comma 1, del decreto-legge 30 dicembre 1997, n. 457, convertito, con modificazioni, dalla legge 27 febbraio 1998, n. 30.

5. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a 26 milioni di euro annui a decorrere dal 2004, si fa fronte mediante gli stanziamenti del fondo di cui all'articolo 8.

## ART. 8.

*(Istituzione di un fondo per la costruzione e per l'esercizio delle navi specializzate).*

1. È istituito presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti un fondo per la costruzione e per l'esercizio delle due unità navali di cui all'articolo 7, di seguito denominato « fondo ».

2. Il fondo è finanziato dalle società importatrici di petrolio e di prodotti derivati, che sono tenute a versare allo stesso l'importo di 18 centesimi di euro per ogni tonnellata acquistata a decorrere dal 1° gennaio 2005 e per la durata di venti anni.

3. Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro due mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, sono definite le modalità di corresponsione delle somme di cui al comma 2, nonché le procedure e i criteri di operatività del fondo.

4. Le risorse derivanti dall'attuazione delle disposizioni di cui al comma 2, stimate in 27 milioni di euro annui, sono poste a carico di una apposita unità previsionale di base dello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Lo stesso Ministero provvede alle erogazioni di cui all'articolo 7.

## ART. 9.

*(Contributi per la sostituzione di unità navali adibite ai servizi di linea).*

1. Al fine di favorire e di accelerare la sostituzione delle navi traghetto di piccole dimensioni adibite ai collegamenti di linea tra il continente e le isole del territorio italiano e non conformi ai più avanzati *standard* in materia di sicurezza della navigazione, di tutela dell'ambiente marino e delle attività ad esso collegate, 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 20 milioni di euro annui a decorrere dall'anno 2004, per la demolizione di navi traghetto, abilitate al trasporto di passeggeri e di autoveicoli di portata lorda pari o inferiore a 1.000 tonnellate, la cui entrata in esercizio, alla data del 31 dicembre 2003, risale ad oltre venti anni e il cui impiego in servizi di linea tra il continente e le isole del territorio italiano risale ad almeno cinque 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 navali che, alla data del 31 gennaio 2003, risultano di proprietà delle imprese stesse o in loro piena disponibilità con contratto di *leasing* o altro contratto con obbligo di acquisto, e sono iscritte, da almeno dieci anni, nei registri di cui all'articolo 146 del codice della navigazione e i cui lavori di demolizione abbiano inizio nel periodo tra il 1° giugno 2004 e il 31 giugno 2007.

3. Il contributo di cui al comma 1 è pari a:

a) 6.000 euro per ogni passeggero e autoveicolo trasportabile in base ai certificati di sicurezza della nave oggetto di demolizione, per le navi aventi capacità di trasporto calcolata per passeggeri e per autoveicoli, superiore a 700 unità;

b) 8.000 euro per ogni passeggero e autoveicolo trasportabile in base ai certificati di sicurezza della nave oggetto di demolizione, per le navi aventi capacità di trasporto, calcolato per passeggeri e per autoveicoli, inferiore a 700 unità.

4. Il 50 per cento del contributo di cui al comma 1 è erogato alle imprese armatoriali entro un mese dalla data di stipulazione del contratto di vendita per la demolizione e il restante 50 per cento è erogato all'impresa stessa entro un mese dalla data di demolizione dell'unità navale. Il medesimo contributo è concesso a condizione che l'importo netto del beneficio sia, entro diciotto mesi dalla data di ultimazione dei lavori di demolizione, reinvestito dalle imprese beneficiarie per la

costruzione di nuove navi traghetto conformi ai più avanzati *standard* di sicurezza e che l'impresa beneficiaria destini la nuova costruzione a copertura dei servizi di trasporto passeggeri e autoveicoli precedentemente effettuati dall'unità navale demolita. L'inosservanza di tale condizione comporta la decadenza dal contributo e la sua restituzione con i relativi interessi, con eventuali oneri a titolo di penale e con ogni altro onere accessorio scaturente dall'anticipata estinzione del mutuo autorizzato in attuazione della presente legge.

5. All'onere derivante dall'attuazione del presente articolo, pari a 20 milioni di euro in limiti di impegno quindicennali a decorrere dall'anno 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2004-2006, nell'ambito dell'unità previsionale di base di parte corrente « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2004, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

6. Il Ministro dell'economia e delle finanze è autorizzato ad apportare, con propri decreti, le occorrenti variazioni di bilancio.

#### ART. 10.

*(Entrata in vigore).*

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

PAGINA BIANCA

€ 0,30

*Stampato su carta riciclata ecologica*



\*14PDL0058120\*