CAMERA DEI DEPUTATI N. **6874-A**

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

DUCA, GIARDIELLO, BIRICOTTI, ALTEA, ATTILI, DE PICCOLI, MASTROLUCA, NAPPI, PANATTONI, RAFFALDINI, ROTUNDO, SORIERO, GASPERONI, BANDOLI

Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi

Presentata il 16 marzo 2000

(Relatore: **GIARDIELLO)**

NOTA: La IX Commissione permanente (Trasporti, poste e telecomunicazioni), il 19 dicembre 2000, ha deliberato di riferire favorevolmente sul testo. In pari data la Commissione ha chiesto di essere autorizzata a riferire oralmente.

PARERE DELLA I COMMISSIONE PERMANENTE

(AFFARI COSTITUZIONALI, DELLA PRESIDENZA DEL CONSIGLIO E INTERNI)

Il Comitato permanente per i pareri della Commissione Affari costituzionali, esprime:

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente osservazione:

all'articolo 2, valuti la Commissione l'opportunità di procedere ad una riformulazione della norma al fine di definire più chiaramente, precisando in particolare il richiamo alla normativa internazionale, sia la natura e il contenuto della responsabilità in questione, sia i soggetti in capo ai quali tale responsabilità si viene a configurare.

PARERE DELLA II COMMISSIONE PERMANENTE

(GIUSTIZIA)

La Commissione Giustizia,

esaminato il progetto di legge in oggetto,

considerato che all'articolo 2 è prevista per il proprietario del carico trasportato una forma di responsabilità in qualche misura assimilabile a quella che il codice civile stabilisce all'articolo 2049 per i padroni e committenti ovvero all'articolo 2050 per l'esercizio di attività pericolose, la quale tuttavia sembra configurarsi come una ipotesi di responsabilità per fatti altrui, in quanto per la sua sussistenza si prescinde non soltanto dal nesso soggettivo, ma anche da quello causale;

condivisa la scelta di porre la responsabilità del danno anche a carico del soggetto che si avvale del trasporto marittimo, mentre sembra essere meno fondata quella di non prevedere alcuna forma di prova liberatoria a carico di quest'ultimo, così come previsto, invece,

dall'articolo 2050 del codice civile, nonostante che si tratti di forme di responsabilità similari;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

all'articolo 3, comma 1, aggiungere le seguenti parole: « , salvo che non provino di aver adottato tutte le misure idonee a evitare il danno. »

PARERE DELLA V COMMISSIONE PERMANENTE

(BILANCIO, TESORO E PROGRAMMAZIONE)

Il Comitato permanente per i pareri della Commissione Bilancio sul testo del provvedimento elaborato dalla commissione:

preso atto delle dichiarazioni rese dal rappresentante del Governo nella seduta odierna, secondo cui, ai fini della copertura del provvedimento in esame, sussistono sufficienti risorse finanziarie a valere sull'autorizzazione di spesa di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c), della legge n. 261 del 1997 a fronte delle quali non sono stati attivati limiti di impegno;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

con le seguenti condizioni, volte a garantire il rispetto dell'articolo 81, quarto comma, della Costituzione:

all'articolo 3, comma 1, le parole: « nei limiti degli stanziamenti di cui all'articolo 7, un contributo » siano sostituite dalle seguenti: « un contributo, entro la misura massima del limite di impegno quindicennale di lire 10.000 milioni a decorrere dall'anno 2001, »;

all'articolo 7, il comma 1 sia sostituito dal seguente: « All'onere derivante dalla presente legge, pari a lire 10.000 milioni annui a decorrere dall'anno 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 ».

PARERE DELLA VIII COMMISSIONE PERMANENTE

(AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI)

La VIII Commissione Ambiente,

esaminato il nuovo testo della proposta di legge C. 6874, recante « Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi »;

considerato il ruolo rilevante nella gestione del sistema di controllo del traffico marittimo in questione riconosciuto al Ministro dell'ambiente dalla legge del 28 febbraio 1992, n. 220, e dalla legge 23 dicembre 1996, n. 647;

esprime:

PARERE FAVOREVOLE

con la seguente condizione:

all'articolo 6, comma 1, sia previsto il concerto con il Ministro dell'ambiente per l'emanazione dei decreti relativi alle disposizioni attuative del sistema VTS di controllo dei traffici marittimi.

PARERE DELLA XIV COMMISSIONE PERMANENTE

(POLITICHE DELL'UNIONE EUROPEA)

La Commissione Politiche dell'Unione europea;

esaminato il provvedimento in oggetto;

ritenuto che il provvedimento in oggetto appare compatibile con la normativa comunitaria;

esprime

PARERE FAVOREVOLE

TESTO DELLA PROPOSTA DI LEGGE	TESTO DELLA COMMISSIONE
Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi.	**Disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo.**
ART. 1.	ART. 1.
(Finalità).	*(Finalità).*
1. La presente legge, in conformità alla politica comunitaria sulla sicurezza dei mari, e compatibilmente con le tecnologie disponibili, promuove l'uso di navi cisterna sicure e non inquinanti, mediante interventi finalizzati a conformare le navi immatricolate in Italia a *standard* più rigorosi delle norme vigenti in materia di sicurezza e di ambiente, stabiliti nella convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi e del protocollo sull'intervento in alto mare in caso di inquinamento causato da sostanze diverse dagli idrocarburi, con annessi, adottati a Londra il 2 novembre 1973, resi esecutivi con legge 29 settembre 1980, n. 662, (MARPOL).	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 ecologiche e sicure 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.**
2. Non possono operare nei porti italiani né transitare nelle acque territoriali italiane le navi petroliere che trasportano petrolio greggio e raffinati pesanti e leggeri aventi portata superiore a 4.500 tonnellate, a decorrere dalle seguenti scadenze:	*Soppresso.*
a) **per il trasporto di petrolio greggio e raffinati pesanti:**	
1) navi a singolo scafo a decorrere dal 1° gennaio 2003;	
2) navi a doppio fondo a decorrere dal 1° gennaio 2004;	
b) **per il trasporto di prodotti raffinati leggeri:**	
1) navi a singolo scafo a decorrere dal 1° gennaio 2004;	
2) navi a doppio fondo a decorrere dal 1° gennaio 2005.	

3. Sono escluse dai benefìci di cui all'articolo 4 della presente legge tutte le navi cisterna alle quali si applica il numero 1) della regola 13G dell'allegato I della citata convenzione MARPOL, resa esecutiva con legge 29 settembre 1980, n. 662, e successive modificazioni.

ART. 2.

(Corresponsabilità).

1. **Dalla data di entrata in vigore della presente legge,** in caso di inquinamento delle acque territoriali o degli specchi acquei dei porti italiani i proprietari del carico trasportato da navi cisterna rispondono con l'armatore proprietario della nave per i danni arrecati all'ambiente naturale e alle cose.

ART. 3.

(Costruzioni di navi a doppio scafo).

1. Al fine di favorire il rinnovamento della flotta mercantile con navi a doppio scafo, alle imprese che vendono per la demolizione navi cisterna adibite al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi, pesanti o leggeri, la cui costruzione risale ad oltre venti anni, e di portata lorda superiore alle 4.500 tonnellate come risulta nelle matricole italiane al 31 dicembre 1999, abbinando a tale operazione la costruzione di nuove unità dello stesso tipo, possono essere concessi i benefìci previsti dall'articolo 4.

2. Possono avere titolo ai benefìci di cui al comma 1 le imprese che al 31 dicembre 1999 hanno già in costruzione naviglio e le imprese che commissioneranno nuove navi entro diciotto mesi dalla data di entrata in

Soppresso.

ART. 2.

(Corresponsabilità).

1. In caso di inquinamento delle acque territoriali o degli specchi acquei dei porti **nazionali, anche** i proprietari del carico trasportato da navi cisterna **sono responsabili** per i danni arrecati all'ambiente naturale, alle cose e **alle persone ai sensi della normativa internazionale in materia, salvo che provino di avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno.**

ART. 3.

(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**

vigore della presente legge. Le nuove costruzioni devono avere al massimo uno scostamento pari al 20 per cento del tonnellaggio di portata demolito o da demolire.

3. In caso di cancellazione per vendita all'estero di unità costruite con i benefìci di cui al comma 1, intervenuta entro i quattro anni dalla data di iscrizione, i proprietari decadono dall'intero beneficio e sono obbligati a restituire le somme percepite maggiorate degli interessi calcolati sulla base del tasso ufficiale di sconto in vigore alla data della dichiarazione di decadenza, aumentato di due punti.

ART. 4.

(Entità del contributo).

1. Per ogni tonnellata di portata lorda del naviglio da demolire è concesso un contributo di lire 650 mila entro il limite massimo di 30 mila tonnellate di portata lorda, e nei limiti degli stanziamenti indicati all'articolo 6.

2. Per la corresponsione delle somme di cui al comma 3 dell'articolo 5 della presente legge, si applicano le procedure di cui alla legge 31 dicembre 1991, n. 431, e successive modificazioni.

3. I benefìci di cui alla presente legge sono cumulabili con quelli erogati per la costruzione navale nei cantieri nazionali o di un Paese membro dell'Unione europea.

V. articolo 5, comma 1.

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 1º gennaio 2000-31 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 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.**

V. articolo 3, commi 1 e 2.

V. articolo 4, comma 2.

Soppresso.

ART. 4.

(Modalità di concessione del contributo).

1. Le imprese che intendono beneficiare del contributo di cui all'articolo 3 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, nonché 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.

V. articolo 4, comma 2.

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 avviate anteriormente a quest'ultima data.

ART. 5.

(Modalità di concessione del contributo).

1. Le imprese che intendono beneficiare dei contributi previsti dalla presente legge devono presentare al Ministero dei trasporti e della navigazione domanda corredata dal contratto di commessa della unità da costruire o in costruzione.

V. articolo 4, comma 1.

2. L'ultimazione dei lavori di costruzione deve avvenire entro il termine di ventiquattro mesi dalla data del contratto di costruzione. Tale termine può essere prorogato dal Ministero dei trasporti e della navigazione nel caso di ritardo non imputabile al committente ovvero per ragioni esclusivamente di ordine tecnico in relazione alle caratteristiche della costruzione navale.

Soppresso.

3. In corrispondenza del 25, del 50, del 75 per cento dell'avanzamento globale dei lavori della nuova costruzione navale e dei correlati lavori di demolizione possono essere corrisposti tre anticipi, ciascuno pari al 25 per cento del totale del contributo risultante dal provvedimento di concessione.

Soppresso.

4. L'ammissione ai benefìci di cui al comma 3 è disposta con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione.

Soppresso.

5. I documenti per la liquidazione finale del contributo di cui all'articolo 4 devono essere presentati, a pena di decadenza, entro un anno dalla data di ultimazione dei lavori di costruzione.

Soppresso.

ART. 5.

(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 ai 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 3 e 4 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 petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici a singolo scafo la cui età risalga ad oltre venti anni.

ART. 6.

(Copertura finanziaria).

1. L'onere derivante dall'attuazione della presente legge è determinato com-

V. articolo 7.

plessivamente in lire 420 miliardi nel triennio 2000-2002. A tale fine è autorizzato un limite di impegno quindicennale di lire 14 miliardi a decorrere dall'anno 2000, in lire 28 miliardi a decorrere dall'anno 2001 ed in lire 42 miliardi a decorrere dall'anno 2002, da iscrivere in apposita unità previsionale di base dello stato di previsione del Ministero dei trasporti e della navigazione. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge determinato ai sensi del presente comma, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2000-2002, nell'ambito dell'unità previsionale di base di conto capitale « Fondo speciale » dello stato di previsione del Ministero del tesoro, del bilancio e della programmazione economica per l'anno 2000, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero dei trasporti e della navigazione.

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

ART. 6.

(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. Detta 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. 7.

(Copertura finanziaria).

V. articolo 6.

1. **All'onere derivante dall'attuazione dalla presente legge, 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.

DDL13-6874A
Lire 500