

CAMERA DEI DEPUTATI N. 4362

PROPOSTA DI LEGGE

D'INIZIATIVA DEI DEPUTATI

**IANNUCILLI, AMATO, CESARO, CICALA, COSENTINO,
FLORESTA, MURATORI, NICOTRA, RICCIOTTI, ANTONIO
RUSSO, PAOLO RUSSO, TESTONI**

Disposizioni per favorire la sostituzione di navi traghetto
obsolete adibite ai servizi di linea con nuove unità

Presentata l'8 ottobre 2003

ONOREVOLI COLLEGHI! — La IX Commissione della Camera dei deputati nel corso della passata legislatura ha monitorato con attenzione il comparto del trasporto marittimo e l'economia portuale adottando provvedimenti legislativi finalizzati allo sviluppo e, in particolare, al miglioramento della sicurezza della navigazione. In tale ottica è stata promulgata la legge n. 51 del 2001 con la quale si è incentivata la demolizione delle navi petroliere ad un solo scafo.

Le valide motivazioni che sostennero l'approvazione della legge n. 51 del 2001, sulla scia dei disastri ecologici causati dall'affondamento della petroliera Erika, si confermano valide e rafforzate in rela-

zione alle sciagure causate in occasione di affondamento di navi traghetto, tra le quali si ricorda il disastro della *Moby Prince* che causò centinaia di vittime.

Purtroppo la legge n. 51 del 2001 ha concentrato la sua attenzione solo sulle navi petroliere ignorando che il bene supremo da tutelare è la vita umana e che nei nostri mari quotidianamente migliaia di persone, soprattutto nel piccolo cabotaggio dalla terraferma alle cosiddette « isole minori », sono costrette ad imbarcarsi anche su vecchi traghetti per traversare il mare.

Infatti dall'analisi dei collegamenti marittimi dalla terraferma alle isole minori del territorio italiano è emerso che, fatta ecce-

zione per le società del Gruppo Tirrenia che godono di una convenzione con lo Stato in virtù della quale percepiscono fondi destinati al rinnovamento delle flotte, tutti gli armatori che operano nel settore assicurando un servizio pubblico con tariffe sostanzialmente regolamentate dallo Stato (tramite approvazione delle tariffe dei servizi similari offerti dalle società del Gruppo Tirrenia) impiegano unità traghetto di piccole dimensioni (circa 1.000 tonnellate) di remotissima costruzione.

L'analisi del rapporto costi-ricavi dei servizi offerti non consente, tenendo anche presente l'enorme costo dei piccoli traghetti di nuova costruzione, il rinnovamento delle flotte. Tale circostanza induce ad intervenire per incentivare la demolizione dei vecchi traghetti e soprattutto la loro sostituzione con navi nuove conformi ai più alti *standard* qualitativi e di sicu-

rezza richiesti dalle normative nazionali comunitarie.

Il sostegno che si propone di concedere alle imprese armatoriali che operano nel comparto del trasporto di passeggeri e di autoveicoli nei collegamenti di linea dalla terraferma alle isole italiane ha quindi la duplice finalità di migliorare la sicurezza dei passeggeri trasportati e di migliorare il servizio di trasporto pubblico nazionale e regionale, consentendo agli armatori privati che operano nel comparto di rinnovare la flotta, il cui interesse pubblico è sotteso alla circostanza che essi concorrono con le società di Stato del Gruppo Tirrenia a garantire la continuità del territorio nazionale.

Alla luce delle considerazioni esposte si ritiene essenziale per gli interessi dell'Italia e dell'Europa l'approvazione della presente proposta di legge.

PROPOSTA DI LEGGE

ART. 1.

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 venticinque 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 cinque 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° gennaio 2004 e il 31 dicembre 2006.

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 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 autoveicoli, inferiore a 700 unità.

4. Il contributo di cui al comma 1 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 alti *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, eventuali oneri a titolo di penale e ogni altro onere accessorio scaturente dall'anticipata estinzione del mutuo autorizzato in attuazione della presente legge.

5. All'onere derivante dall'attuazione della presente legge, pari a 20 milioni di euro in limiti di impegno quindicennale a decorrere dall'anno 2004, si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento iscritto, ai fini del bilancio triennale 2003-2005, 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 2003, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.

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

