

La concessione di aiuti economici alle imprese armatrici per favorire l'uso di navi a doppio scafo (*double hull*) e l'ammodernamento della flotta.

A cura di Cristian Rovito

Sottufficiale del Corpo delle Capitanerie di Porto Guardia Costiera

La Legge n. 51 del 07.03.2001, recante “disposizioni per la prevenzione dell'inquinamento derivante dal trasporto marittimo di idrocarburi e per il controllo del traffico marittimo”, ha svolto e tuttora continua a svolgere un ruolo determinante in tema di “tutela dell'ambiente marino e delle sue risorse” anche e soprattutto attraverso l'adozione di misure atte a prevenire/scongiurare il rischio di incidenti in mare e/o limitare le conseguenze dei sinistri marittimi che vedono coinvolte navi cisterna, in particolare le *Oil tanker - petroliere*. Siffatte misure che da un lato hanno promosso l'utilizzo di cisterne a basso impatto ambientale, dotate dei più elevati standard di sicurezza, dall'altro hanno dato quell'input, ormai a dir poco travolgente, a rafforzare quella urgente ed indispensabile attività di controllo ed assistenza al traffico marittimo in tutti i porti italiani e nelle acque antistanti le coste nazionali.

Occorre a tal proposito menzionare la realizzazione nel nostro paese del “Sistema di monitoraggio del traffico marittimo – VTS – Vessel Traffic Service”, già oggetto di dettato normativo del Capitolo V della Convenzione Internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare del 1974 (SOLAS 74). Con la stessa legge ordinaria sono state individuate le risorse necessarie per la completa realizzazione della prima trincea² che consta di un VTS centrale presso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera – di Roma e di 8 VTS d'area con i relativi VTS locali presso le Direzioni Marittime di Trieste, Venezia, Bari, Reggio di Calabria, Catania, Palermo, Cagliari e Genova e per il completamento di tutto il sistema di controllo del traffico marittimo.

A sottolineare il ruolo e l'importanza che la Guardia Costiera Italiana ha saputo svolgere ed acquisire nel corso degli anni, il legislatore ha voluto assegnare al Corpo delle Capitanerie di Porto la competenza gestionale del sistema VTS; testimoniando, in tal modo, che sin dalla sua istituzione, avvenuta il 20 luglio 1865 con l'emanazione del Regio Decreto n. 2438, questa articolazione della Marina Militare si è sempre contraddistinta per i suoi grandi valori umani e professionali che tuttora uniscono i suoi uomini e le sue donne.

L'uso di navi cisterna a basso impatto ambientale, dotate di elevati standard di sicurezza, è stato promosso attraverso la concessione di contributi per la demolizione del naviglio obsoleto o comunque non più rispondente alle nuove esigenze di tutela ambientale. L'attenzione è stata dapprima orientata verso l'eliminazione dal mercato del "trasporto marittimo" delle navi cisterna a singolo scafo (*single hull*) prevedendo la concessione di un contributo pari a € 129,11 (250.000 lire del vecchio conio!!!) per ogni tonnellata di portata lorda entro il limite massimo di 30000 tonnellate per singola unità (supponendo di dover demolire una petroliera a singolo scafo di 22 anni, di stazza lorda di 23500 tsl, con una portata lorda di 15000 tonnellate, il contributo equivarrebbe a € 1.936.650 in quanto $15000 * 129,11 = € 1.936.650$).

Con l'approvazione della disciplina *de qua*, il Parlamento Italiano ha operato due interventi normativi innovativi, entrambi correlati alla politica ambientale a favore degli ecosistemi marini e costieri. Con il primo ha dato attuazione al principio della prevenzione, di matrice prettamente comunitaria; mentre con il secondo ha creato un sistema sanzionatorio equilibrato ed uniforme, dando vita ad un rinnovato diritto amministrativo punitivo e del quale ne analizzeremo gli elementi principali nel proseguo della presente trattazione.

La *ratio* che nel 2001 aveva ispirato la sua, ha subito nel corso degli anni una sorta di "aggiornamento d'intenti" che ha tenuto in seria considerazione tanto i sinistri marittimi verificatisi negli anni a seguire (tra tutti quello della petroliera "Prestige" del 2002) quanto le esigenze e gli impegni di volta in volta assunti dal nostro paese e dall'Unione Europea a livello internazionale in sede IMO – International Maritime Organization.

Dopo il 24.01.2006, data di entrata in vigore della Legge n. 13 del 09.01.2006 recante “disposizioni per la sicurezza della navigazione, per favorire l’uso di navi a doppio scafo e per l’ammodernamento della flotta”, nei registri tenuti dalle Autorità nazionali non possono essere iscritte navi cisterna a scafo singolo (single hull) abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici, la cui età risalga a oltre 15 anni.

Per chiarezza di trattazione è necessario un opportuno distinguo tra le matricole ed i registri delle navi minori e galleggianti. Non prima però dall’aver sottolineato la differenza che il Codice della Navigazione opera tra le “navi maggiori”, ovvero le navi alturiere, destinate alla navigazione di alto mare, e le navi minori, ovvero le navi costiere, destinate alla navigazione lungo le coste continentali e insulari dello Stato a distanza non superiore alle 20 NM, nonché le navi destinate alla navigazione interna¹. Le navi maggiori sono iscritte in registri denominate “matricole”, tenuti dagli uffici di compartimento e dagli altri uffici designati dal Ministro dei Trasporti (art. 146 Cod. Nav) e quindi essenzialmente dalle Capitanerie di Porto. Le navi minori e i galleggianti sono iscritti nei registri delle navi minori e galleggianti tenuti dagli uffici di compartimentali e circondariali, dagli uffici locali marittimi e dalle delegazioni di spiaggia autorizzate dal Direttore Marittimo (quindi essenzialmente, dalle Capitanerie di Porto, dagli Uffici Circondariali marittimi, dagli Uffici locali marittimi e delegazioni di spiaggia autorizzate).

Ritornando alla disposizione di cui all’art. 2 della L. 13/2006, il secondo comma dispone il divieto di accesso secondo quanto previsto dal Reg. Ce 417/02 ai porti, ai terminali off – shore e alle zone di ancoraggio nazionali alle navi cisterna a scafo singolo, di qualsiasi nazionalità, che trasportano prodotti petroliferi.

In merito occorre altresì coordinare il dettato normativo di cui all’art. 83 del Codice della Navigazione, in forza del quale il Ministro dei Trasporti può limitare o vietare il transito e la sosta di navi mercantili nel mare territoriale (corrispondente alle 12 NM a partire dal limite delle acque interne, secondo la Convenzione di Montegobay del 1982), determinando eventualmente le zone alle quali tale divieto è esteso per i seguenti motivi:

- 1) *ordine pubblico;*
- 2) *sicurezza della navigazione;*
- 3) *protezione dell'ambiente marino - di concerto con il Ministro dell'Ambiente e per la tutela del territorio e del mare;*

Per quanto attiene la corresponsione dei contributi, la legge 13/2006 ha da un lato confermato la quota dei 130 euro per ogni tonnellata di portta lorda fino ad un massimo di 30000 tonnellate, dall'altro ha previsto la quota di 260 euro per tonnellata di portata lorda per quelle navi cisterna aventi una portata lorda compresa tra le 600 e le 10000 tonnellate.

Di recente, sulla Gazzetta Ufficiale n. 283 del 05.12.2007 è stato pubblicato il Decreto 22.11.2007 recante “disposizioni attuative dell’art. 3 della Legge 09.01.2006, n. 13”, con il quale sono stati individuati la procedura ed i tempi per la presentazione delle istanze volte all’ottenimento dei benefici *ut supra* menzionati. Tale provvedimento del Ministro dei Trasporti dà continuità alla volontà politica e quindi agli impegni *ut supra* richiamati di tutelare l’ambiente marino anche operando un’adeguata sostituzione del naviglio non più rispondente agli attuali parametri di sicurezza e di tutela ambientale.

Un ultimo aspetto che riteniamo opportuno rimembrare riguarda il quadro sanzionatorio delineato dalle norme di che trattasi.

Gli schemi di separazione del traffico, paragonabili alle intersezioni di preselezione dei veicoli del Codice della strada, costituiscono un importante metodologia di prevenzione dei sinistri marittimi, specie in acque ed in situazioni che presentano particolari difficoltà ed elevati rischi per la sicurezza della navigazione (art. 5 legge 51/01).

Pertanto sono il principale strumento di riduzione del rischio di incidenti in mare quando le navi si trovano a navigare.

Orbene, l’art. 5, comma 3, della Legge 51/01 prevede che il comandante di una nave che nell’ambito delle acque marine interne e/o territoriali, non osservi gli “schemi di separazione del traffico” sia soggetto alla pena detentiva dell’arresto fino a tre mesi ovvero alla pena pecuniaria dell’ammenda fino a € 206,59 (art. 1231 del Codice della navigazione²).

All'armatore della nave è invece applicabile una sanzione amministrativa da euro 2066 a euro 12394, eventualmente maggiorata di euro 2,58 per ogni tonnellata di stazza lorda qualora si tratti di nave da carico o di nave passeggeri.

L'applicazione delle sanzioni appena enucleate è attribuita al Capo del Circondario Marittimo competente per territorio che, ricordiamo, costituisce una figura di rilievo all'interno delle disposizioni del Codice della Navigazione. Sono noti infatti i suoi poteri regolamentari esercitabili attraverso l'emanazione di "ordinanze" ovvero di atti amministrativi aventi forza di legge, in materia di "uso del demanio marittimo (art. 30 del Cod. Nav.)", "movimento di navi in porto (art. 62)" e "altre attribuzioni di polizia (Art. 81).

Cristian Roovito

Publicato il 9 dicembre 2007

¹ Per maggiori approfondimenti cfr. con Manuale di diritto della navigazione di Lefebure, Pescatore e Tullio – Editore Giuffrè.

² L'art. 1231 del Codice della Navigazione pone una norma penale in bianco, qualificando come ipotesi sontravvenzionale l'inosservanza di una disposizione di legge o di regolamento o di un provvedimento dell'autorità in materia di sicurezza della navigazione – Così su pag. 853 del “Manuale di diritto della navigazione” di Lefebure, Pescatore e Tullio – Editore Giuffrè