



DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori ARMATO, Marco FILIPPI, ANDRIA, CARLONI, CHIAROMONTE, Vincenzo DE LUCA, INCOSTANTE, BERTUZZI, BIONDELLI, DEL VECCHIO, Mariapia GARAVAGLIA, LANNUTTI, MAGISTRELLI, MONGIELLO, MUSSO, RUSSO, SANTINI, SBARBATI, DE SENA e DONAGGIO

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 13 DICEMBRE 2011

Disposizioni per favorire il rinnovo del naviglio obsoleto

ONOREVOLI SENATORI. – Il settore della cantieristica di costruzione e riparazione navale rappresenta un settore strategico per l'economia del nostro Paese.

La grave recessione che ha colpito l'economia mondiale nel triennio 2008-2010 si è abbattuta pesantemente sull'intera economia nazionale, e ha colpito duramente anche il settore della cantieristica che in un quadro di depressione della domanda di nuove navi e, in qualche caso di sospensione di commesse già avviate, rischia di essere irreparabilmente compromesso.

In tale contesto, una possibile politica di contrasto dell'impatto negativo che la crisi economica ha avuto nel settore cantieristico potrebbe essere quella del rinnovo della flotta esistente, attraverso un regime di demolizione che può rappresentare una via percorribile per il rilancio della cantieristica e un nuovo stimolo della domanda.

Il rinnovo della flotta potrebbe, inoltre, essere sostenuto con misure di regolamentazione di *standard* più elevati di sicurezza ed di efficienza ambientale, che già in altri Paesi europei hanno trovato una efficace applicazione, sviluppando un comprovato *know-how* in tecnologie «verdi» di spedizione, tali da garantire, in presenza di obiettivi vincolanti per la riduzione delle emissioni e di combustibili più puliti, un significativo aumento della domanda. Infatti, come emerso anche nella nota di aggiornamento al Documento di economia e finanza 2011, la politica europea, di fronte alla crisi della cantieristica navale e nel quadro di una politica integrata per il mare, «ha posto e porrà con più forza nel corso di questo fine anno 2011 la questione sia della riduzione delle emissioni navi che della sostituzione di numerose unità obsolete».

Pertanto appare necessaria un'azione di stimolo della domanda di navi più sicure e meno inquinanti attraverso il reperimento di risorse da destinare ad interventi di demolizione nel rispetto della convenzione internazionale di Hong Kong per un riciclaggio delle navi sicuro e compatibile con l'ambiente, e a garanzia di un trasporto marittimo più sostenibile e più sicuro.

In tale contesto sono indispensabili seri interventi di politica industriale, anche attraverso l'adozione di piani strategici e di misure dirette a favorire investimenti per il rinnovo della flotta esistente e la costruzione di navi ecologicamente più sostenibili, nel rispetto delle norme di sicurezza e protezione ambientale, in modo da garantire una politica di trasporto marittimo integrata ad una politica di trasporto intermodale. È necessario assicurare un rilancio del comparto marittimo diretto a favorire una riorganizzazione dei cantieri, che salvaguardi comunque gli attuali livelli occupazionali e la continuità operativa di tutti i cantieri esistenti, incoraggiando la rottamazione delle navi più vecchie e la produzione di navi ecologicamente più sostenibili.

Questo provvedimento, pertanto, prevede all'articolo 1, il rifinanziamento del fondo per l'eliminazione del naviglio obsoleto. Si tratta del fondo istituito dall'articolo 3, comma 1, della legge 9 gennaio 2006, n. 13. Tale fondo è volto a favorire ed accelerare l'eliminazione delle navi cisterna a scafo singolo non conformi ai più avanzati *standard* in materia di sicurezza della navigazione, attraverso contributi alla demolizione delle navi abilitate al trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi e chimici, aventi portata lorda superiore a 600 tonnellate e la cui entrata in esercizio, al

31 dicembre 2004, risalga ad almeno quindici anni prima.

L'articolo 2 è diretto al rifinanziamento del fondo istituito dall'articolo 4 della citata legge n. 13 del 2006. Le finalità di tale fondo erano quelle di provvedere al rinnovo e al potenziamento delle unità navali destinate, in via esclusiva, al servizio di trasporto pubblico di persone, di competenza regionale e locale, effettuato per via marittima, fluviale e lacuale. Con la legge finanziaria per il 2007 (legge 27 dicembre 2006, n. 296) era già stato previsto lo stanziamento, per l'anno 2009, di 24 milioni di euro.

L'articolo 2 del presente disegno di legge intende assicurare lo stanziamento di tale importo anche per gli anni 2012, 2013, e 2014.

Infatti, in un momento di grave crisi del settore navalmeccanico potrebbe essere utile una azione di stimolo della domanda di

navi più sicure e meno inquinanti anche in considerazione della particolare incidenza del traffico di cabotaggio e dei collegamenti tra porti nazionali al fine di un trasporto marittimo più sostenibile e più sicuro. La proposta è in linea con l'attuale dibattito in sede comunitaria e con le azioni adottate nell'ambito del programma dell'Unione europea «leaderSHIP 2015».

Il presente disegno di legge comporta oneri aggiuntivi cui si fa fronte per ciascuno degli anni 2012, 2013 e 2014, mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2012-2014, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2012.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. In favore del fondo di cui all'articolo 3, comma 1, della legge 9 gennaio 2006, n. 13, sono stanziati 12 milioni di euro per ciascuno degli anni 2012, 2013 e 2014.

Art. 2.

1. Le disposizioni di cui all'articolo 4, comma 1, della legge 9 gennaio 2006, n. 13, e successive modificazioni, si applicano anche per gli anni 2012, 2013 e 2014.

Art. 3.

1. Agli oneri derivanti dall'attuazione della presente legge, pari a 36 milioni di euro per ciascuno degli anni 2012, 2013 e 2014 si provvede mediante corrispondente riduzione dello stanziamento del fondo speciale di parte corrente iscritto, ai fini del bilancio triennale 2012-2014, nell'ambito del programma «Fondi di riserva e speciali» della missione «Fondi da ripartire» dello stato di previsione del Ministero dell'economia e delle finanze per l'anno 2012, allo scopo parzialmente utilizzando l'accantonamento relativo al medesimo Ministero.

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