

RESOCONTO STENOGRAFICO
Presidenza del Presidente Giulio ROMANO

Interviene il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, onorevole Alex Francesco VALLONE

Istituto di istruzione superiore "A. Vespucci" di Gallipoli (LE) - "Disposizioni in materia di traffico marittimo per l'abbattimento di emissione di gas inquinanti"

(Discussione e approvazione)

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca la discussione del disegno di legge n. 1 dal titolo: "Disposizioni in materia di traffico marittimo per l'abbattimento di emissione di gas inquinanti". La relatrice ha chiesto l'autorizzazione a svolgere la relazione orale. Ne ha facoltà

COLIZZI, relatrice. Signor Presidente, onorevoli colleghi, l'Italia, anche in ragione della sua conformazione geografica, è una delle nazioni europee che maggiormente utilizza il traffico marittimo per lo shipping, tanto da essere seconda nella classifica continentale per traffico di trasporto merci e prima in quella del traffico passeggeri. Preme rimarcare, peraltro, che la componente internazionale del trasporto marittimo ha mantenuto la sua rilevanza anche nel corso della pandemia. Ed infatti, se nel 2020 il valore degli scambi commerciali via mare dell'Italia è stato pari a oltre 206 miliardi di euro, registrando un calo del 17% rispetto al 2019, già nel primo trimestre 2021, l'import export via mare ha registrato un +3%. In questo contesto, peraltro, i porti del Mezzogiorno – con 207 milioni di tonnellate di merci gestite nel 2020 pari al 47% del totale del traffico italiano – hanno mostrato una maggiore resilienza durante la pandemia: il calo dei traffici nei porti meridionali è stato infatti del 3,4% contro il -10% circa dell'Italia (dati del SRM: **Centro Studi e ricerche per il Mediterraneo** –specializzato nell'analisi delle filiere produttive e del turismo, con sede in Napoli. Da Il Sole 24ore in https://www.ilsole24ore.com/art/srm-traffici-marittimi-recupero-italia-3percento-primo-trimestre-2021-AE1ipRV?refresh_ce=1). Da ultimo è importante tenere presente che i traffici marittimi sono fortemente incentivati anche dalla politica europea, che diversamente, vedrebbe aumentare il transito terrestre a dismisura con probabile congestione delle strade soprattutto all'imbocco dei vari valichi montani con grave appesantimento dell'inquinamento ambientale e atmosferico. E tuttavia, nonostante i notevoli vantaggi appena riferiti non si può non considerare che anche il traffico navale produce inquinamento atmosferico causato, prevalentemente, dai fumi prodotti dal combustibile. È innegabile infatti che, come dimostrato da recenti studi scientifici, a livello globale, il settore dei trasporti marittimi emette quantitativi enormi di inquinanti atmosferici, capaci di provocare gravi danni ambientali e di accelerare i cambiamenti climatici. Gli ossidi di zolfo (SOx) emessi dagli scarichi dei motori delle navi, irritano il sistema respiratorio e sono una delle cause di mortalità prematura nelle zone costiere. Sono inoltre precursori del particolato atmosferico (PM2.5), la cui concentrazione è correlata con un aumento della frequenza degli attacchi di asma, arresti cardiaci, bronchite cronica e cancro ai polmoni. E ciò non di meno, e nonostante una normativa internazionale e nazionale stringente, le navi in servizio sulle rotte marittime utilizzano olio combustibile pesante, ricco di zolfo ed altri metalli, solo perché è poco costoso. Secondo quanto stabilito dalle convenzioni internazionali, in particolare dalla Marpol, e recepito dalla normativa europea e nazionale di cui al D.lgs. 152/2006 e relativo Allegato X infatti, a far data dal 2020, il contenuto di zolfo nei combustibili usati dalle navi deve essere sempre inferiore o uguale allo 0,50% in massa mentre nelle zone SECA (acronimo di Sulphur Emission Control Areas), in quelle aree cioè, che in base alla Marpol, sono soggette a severe limitazioni del tenore di zolfo come il Mare del Nord, il Mar Baltico e il Canale della Manica, il limite è di 0,10%. Purtroppo, però, le limitazioni previste dalle norme internazionali e nazionali non sono rispettate dalla maggior parte delle compagnie di

navigazione né sono applicate le relative sanzioni, perché a fronte dell'interesse generale e collettivo di un ambiente salubre si contrappongono gli interessi particolari delle compagnie di navigazione che non vogliono aumentare la spesa relativa alla fornitura di carburante. Non v'è chi non veda, infatti, come, l'acquisto di carburante di maggiore qualità comporterebbe maggiori costi per gli armatori. Ed allora occorre trovare una strada che porti verso una mediazione che, da una parte tuteli gli interessi ormai sempre più irrinunciabili della collettività che giustamente chiede di vivere in un ambiente non inquinato e quelli di chi ritiene prioritari i guadagni ricavati dall'esercizio di impresa. Il disegno di legge in discussione è un ottimo strumento per incentivare gli armatori ad adeguare gli impianti marittimi alla normativa vigente.

PRESIDENTE. Grazie senatrice Colizzi. Dichiaro aperta la discussione generale. È iscritto a parlare il senatore Francesco Bianco. Ne ha facoltà.

BIANCO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il disegno di legge che stiamo esaminando merita di trovare l'approvazione in quanto ben strutturato e giustamente finalizzato a contribuire all'abbattimento dell'inquinamento atmosferico concedendo agli armatori navali un incentivo per invogliarli ad adeguare gli apparati motore delle loro navi alla normativa nazionale sull'uso del carburante leggero. Non vedo altra via! Penso che solo con il riconoscimento di un incentivo economico gli armatori saranno indotti ad affrontare i costi per l'adeguamento degli apparati ed impianti motori all'uso del carburante con basso livello di zolfo. Diversamente la normativa che impone tale obbligo è destinata a rimanere lettera morta.

PRESIDENTE. Grazie senatore Bianco. È iscritto a parlare il senatore Luca Minerba. Ne ha facoltà.

MINERBA. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il disegno di legge in esame è meritevole di approvazione. Dopo il calo dei traffici nei porti dovuto alla pandemia, lo shipping continua a rappresentare il principale "veicolo" dello sviluppo del commercio internazionale: il 90% delle merci viaggia via mare. I trasporti marittimi e la logistica valgono circa il 12% del PIL globale. Guardando al recente 2021 si è constatato un aumento del 4,2% dei volumi di traffico marittimo e per il 2022 le stime parlano di un ulteriore incremento del 3,1%. In questo contesto l'Italia dovrà saper cogliere le occasioni fornite dalla ripresa e il disegno di legge in discussione, in questo momento storico, è un ottimo strumento per indurre gli armatori ad adeguare gli impianti motore delle loro navi alle disposizioni di settore di cui al D. Lgs. 152/2006. Soltanto in tal modo si può ben sperare che l'incremento dello scambio delle merci via mare, nel post-pandemia, non sarà del tutto staccato dalle sfide di competitività e sostenibilità cui l'Italia è chiamata rispondere.

PRESIDENTE. Grazie senatore Minerba. È iscritto a parlare il senatore Angelo Fortuna. Ne ha facoltà.

FORTUNA. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, studi recenti hanno riscontrato che l'impatto del cambiamento climatico non è una minaccia astratta, ma è invece molto vicina a noi. La regione mediterranea registra temperature medie annue di circa 1,5 gradi superiori a quelle del periodo preindustriale, e si riscalda venti volte più velocemente rispetto al resto del mondo. Ed allora la crescita nei consumi ci impone scelte tecnologiche che salvaguardino ecosistemi vulnerabili come quello del Mediterraneo. E se così è, è oltremodo doveroso da parte del legislatore porre degli argini a questo costante degrado dell'ambiente naturale ed atmosferico. La tutela dell'ambiente e quindi della vita umana è uno degli obiettivi prioritari che le Nazioni si devono prefiggere. L'approvazione del disegno di legge in discussione permetterà il raggiungimento di alcuni traguardi in tal senso.

PRESIDENTE. Grazie senatore Fortuna. È iscritto a parlare il senatore Samuele Monzillo. Ne ha facoltà.

MONZILLO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il gruppo che io rappresento voterà favorevolmente il disegno di legge, anche se nutre qualche riserva. È sicuramente una legge sulla quale si dovrà intervenire in sede esecutiva con l'emanazione di decreti ministeriali che esplichino le modalità di esecuzione dei controlli. Controlli che dovranno essere stringenti perché solo in tal modo si potrà permettere un'applicazione della legge coerente con lo spirito che la pervade. Non siamo certi, in realtà, che quanto previsto dal disegno di legge in discussione sia sufficiente a garantire un adeguato abbattimento dei fumi inquinanti. In realtà la norma di riferimento esiste nel D.lgs. 152/2006 e sarebbe stato sufficiente applicarla con coerenza e fermezza per obbligare gli armatori a provvedere a quanto necessario a bunkerare con combustibile a norma. Evidentemente in Italia non tutti sono obbligati a rispettare le leggi! Palesemente anche le leggi devono sottostare agli umori ed agli interessi di chi rappresenta una categoria di notevole impatto economico qual è quella degli armatori! Cionondimeno, nonostante le riserve, riteniamo di dover votare favorevolmente il disegno di legge proprio per offrire una maggiore opportunità di tutela dell'ambiente.

PRESIDENTE. Grazie Senatore Monzillo. È iscritta a parlare la senatrice Siria Perrone. Ne ha facoltà.

PERRONE. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, con rammarico dico che, se votassimo questo progetto di legge, perderemmo un'occasione. Sì, perderemmo l'occasione di essere vicini al popolo italiano che è stanco di farsi carico di problemi che non sente suoi. In questo particolare periodo storico in cui ancora perversa la pandemia, dove le attività commerciali ancora soffrono della chiusura forzata cui sono state costrette, riconoscere un contributo economico ad imprese che lavorano in un settore che non ha particolarmente risentito della crisi è proprio un'ingiustizia! L'imprenditore che ha visto fallire la sua impresa per carenza di commesse, l'operaio che è stato licenziato, il contadino che con la vendita dei suoi prodotti non riesce a coprire i costi sostenuti, i pensionati che, dopo una vita di lavoro, non riescono ad arrivare alla fine del mese non possono e non vogliono farsi carico di problemi che non sentono loro. La norma c'è dal lontano 2006 e gli armatori hanno avuto tutto il tempo per adeguare le loro navi contando sulle loro forze economiche. Le sanzioni ci sono e vengano applicate! È il momento, per noi, di stare vicini ai nostri cittadini più deboli e recepire le loro necessità. Invito i colleghi a riflettere su queste mie parole prima di esprimere il loro voto.

PRESIDENTE. Grazie senatrice Perrone. È iscritto a parlare il senatore Alberto Giannotta. Ne ha facoltà.

GIANNOTTA. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il disegno di legge in discussione non è condivisibile e quindi non avrà il mio appoggio. Una politica a sostegno di una categoria imprenditoriale che non ha risentito e continua a non risentirne della crisi economica determina una difformità di trattamento nei confronti di quelle altre imprese che, invece, la crisi l'hanno subita in maniera critica. I vari contributi, a qualsiasi titolo riconosciuti a tutte le altre imprese, hanno rappresentato una goccia d'acqua nell'oceano, mentre il contributo economico che si vuole riconoscere con il disegno di legge oggi in discussione agli armatori navali rappresenta un aiuto consistente. Un considerevole riconoscimento economico, peraltro, da utilizzare per adempiere a prescrizioni normative risalenti ormai al 2006!! Non penso che sia giusto!

PRESIDENTE. Grazie senatore Giannotta. È iscritto a parlare il senatore Davide Latino. Ne ha facoltà.

LATINO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, è innegabile che tale legge pecca sotto diversi punti, ma è pur vero, però, che l'Italia deve contribuire in ogni modo a organizzare un'economia sostenibile. Solo se ci crediamo davvero e garantiamo il massimo sforzo potremo

invertire la rotta e indurre le imprese italiane a diventare sostenibili. È innegabile che ancora oggi, le varie aziende considerino la sostenibilità una moda passeggera cui non bisogna dare molto credito. Il lavoro di educazione alla sostenibilità, soprattutto nei confronti delle aziende, è ancora lungo. L'approvazione di questo disegno di legge è solo un piccolo, ma ulteriore, passo avanti. È uno stimolo affinché gli armatori inseriscano tra i loro obiettivi aziendali la sostenibilità.

PRESIDENTE. Grazie senatore Latino. È iscritto a parlare il senatore Edoardo Marrocco. Ne ha facoltà.

MARROCCO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il disegno di legge in discussione garantisce gli interessi di quella parte dell'imprenditoria di cui l'Italia deve andare fiera. Un settore dell'imprenditoria che contribuisce a trainare l'intera economia nazionale in maniera significativa. Dai traffici internazionali dipendono una serie di attività e professionalità ricercate in tutto il mondo. Dalla logistica alla progettazione e realizzazione di imbarcazioni, dal trasporto delle merci per via terra al turismo. Non si tratta solo di voler sostenere lo shipping, si tratta di salvaguardare tutto l'indotto che ne deriva! È giusto quindi non rischiare di mettere in crisi un settore che garantisce tanti posti di lavoro! I motori e gli impianti navali vanno modernizzati per salvaguardare l'ambiente? È giusto, allora, che lo stato offra un contributo a chi è costretto, suo malgrado, ad adeguarsi!

PRESIDENTE. Grazie senatore Marrocco. È iscritto a parlare il senatore Daniel Paiano. Ne ha facoltà.

PAIANO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, la situazione in termini di sostenibilità ambientale è talmente grave che non abbiamo più tempo per discutere. È arrivato, purtroppo, il tempo dei fatti. Occorre fare tutto ciò che è in nostro potere per ridimensionare il problema dell'inquinamento ambientale. Abbiamo tutti ascoltato in quest'aula ed in altre sedi come gli studi scientifici siano concordi nel ritenere che l'inquinamento atmosferico sia causa di tumori, bronchiti croniche, attacchi d'asma ed altre patologie a carico dei residenti nelle zone vicine ai porti. Poiché la salute è uno dei diritti inviolabili previsti dalla nostra costituzione, allora pur condividendo alcuni degli spunti di discussione espressi da chi mi hanno preceduto, ritengo doveroso prestare il mio consenso all'approvazione del disegno di legge in discussione.

PRESIDENTE. Grazie senatore Paiano. È iscritto a parlare il senatore Jacopo Quagnano. Ne ha facoltà.

QUAGNANO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, il disegno di legge prevede che il contributo a fondo perduto vada dato a quegli armatori la cui flotta per il 50 % effettua collegamenti internazionali esclusivamente nel bacino del Mar Mediterraneo. La finalità della legge è quindi quella di salvaguardare la salute di tutti quei cittadini italiani che vivono nelle zone vicine ai porti o lavorano nelle aree portuali. In sostanza l'obiettivo è quello di abbassare il livello di inquinamento atmosferico del bacino del Mediterraneo ed è innegabile che mirare ad una navigazione con emissione di gas privi di zolfo è un ottimo accorgimento. Non vedo, quindi, nessun ostacolo all'approvazione del disegno di legge.

PRESIDENTE. Grazie senatore Quagnano. È iscritto a parlare il senatore Matteo Mazzotta. Ne ha facoltà.

MAZZOTTA. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, mi dispiace dover affermare con estrema convinzione che non condivido nulla del disegno di legge, né le finalità né le strategie. Non saranno certo le sole navi italiane a determinare l'abbattimento dell'inquinamento atmosferico nel Mediterraneo! Ho invece timore che il disegno di legge in discussione, in realtà, causerà vantaggi

in favore di una categoria di imprenditori a discapito di altri che non hanno la stessa incisività sul PIL nazionale. Condivido l'opinione di quanti, in quest'aula, hanno alluso al potere di manipolazione di questa categoria di imprenditori. Perché, diversamente, non si comprenderebbe come si possa pensare di distrarre somme così ingenti, quali quelle previste dal disegno di legge, da altre più importanti priorità nazionali. Non ritengo sia corretto nei confronti dei nostri elettori premiare con riconoscimenti in denaro a fondo perduto chi fin ora è stato inadempiente e volontariamente non si è messo a norma per tempo!

PRESIDENTE. Grazie senatore Mazzotta. È iscritto a parlare il senatore Emmanuel Revel. Ne ha facoltà.

REVEL. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, sarò breve perché ritengo che non ci sia nulla da obiettare. Stiamo discutendo una legge giusta nei contenuti e nella finalità. In diverse altre occasioni il Parlamento ha approvato leggi atte ad agevolare alcune categorie perché si è ritenuto che in tal modo i vantaggi economici che, a lungo termine, sarebbero derivati allo Stato sarebbero stati ben maggiori delle perdite immediate. È innegabile che gli investimenti che gli armatori navali devono affrontare per adeguare gli impianti marittimi al carburante a basso contenuto di zolfo siano notevoli. Peraltro un investimento di tale portata non potrà ammortizzarsi neanche a lungo termine atteso che il carburante a basso contenuto di zolfo è più caro di quello attualmente in uso. Come si può pretendere che un imprenditore affronti una spesa così esosa senza avere vantaggi in termini economici?

PRESIDENTE. Grazie senatore Revel. È iscritto a parlare il senatore Stivan Tsvetomirov Stoyanov. Ne ha facoltà.

STOYANOV. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, ritengo che il punto centrale è che l'Italia sottoscrivendo la Marpol si è impegnata a garantire l'abbattimento dell'inquinamento marittimo. La Marpol è la Convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi, nata con lo scopo di ridurre al minimo l'inquinamento del mare derivante dai rifiuti marittimi, dagli idrocarburi e da gas di scarico. Il suo obiettivo dichiarato è quello di preservare l'ambiente marino attraverso la completa eliminazione dell'inquinamento da idrocarburi e da altre sostanze nocive e la riduzione al minimo dello sversamento accidentale di tali sostanze. L'Italia, insieme ad altre nazione, ha aderito a tale convenzione e, pertanto, è tenuta al rispetto delle sue prescrizioni. Da qui il D. Lgs. 152/2006 e la necessità di trovare un modo affinché gli armatori adeguino le loro navi alle nuove esigenze di bunkeraggio.

PRESIDENTE. Grazie senatore Stoyanov. È iscritto a parlare il senatore Samuele Parigi. Ne ha facoltà.

PARIGI. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, ho ascoltato con interesse le discussioni degli onorevoli colleghi che mi hanno preceduto e devo dire che tutti gli spunti sono stati interessanti. Ma io vorrei affrontare il discorso da un altro punto di vista. La domanda che mi pongo è: come possiamo garantire che gli importi che verranno riconosciuti agli armatori richiedenti siano poi effettivamente utilizzati per lo scopo richiesto? Nel disegno di legge, al di là dell'obbligatorietà della fideiussione, non è prevista nessun'altra garanzia per l'Ente erogatore!!! Non è prevista nessuna modalità di controllo, né è specificato chi siano le autorità responsabili né i tempi entro cui tali controlli dovranno svolgersi. Il disegno di legge, da questo punto di vista, non è esaustivo e porge il fianco a possibili frodi. Per questo, al di là delle discussioni che mi hanno preceduto, ritengo di non poter garantire il mio voto.

PRESIDENTE. Grazie senatore Parigi. È iscritto a parlare il senatore Jacopo Greco. Ne ha facoltà.

GRECO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, a me pare di sentire dei discorsi utopici. Parole come sostenibilità, abbattimento dell'inquinamento, ecologia sono solo parole prive di significato se non accompagnate da una politica seria che con responsabilità e soprattutto continuità prenda in carico i propositi prefissati. Mi dispiace dover evidenziare, tuttavia, che la politica italiana non ha mai avuto e non ha tra i suoi obiettivi la sostenibilità. Voler elargire a fondo perduto delle somme così ingenti ad una sola categoria imprenditoriale giustificando l'operazione dietro una malcelata necessità di sostenibilità mi pare proprio ingiustificabile. La crisi economica in atto, aggravata dalla pandemia, ci impone di ragionare seriamente sulle priorità e, francamente, quanto stabilito dal disegno di legge non mi pare possa essere considerata una priorità.

PRESIDENTE. Grazie senatore Greco. È iscritta a parlare la senatrice Mery Mega. Ne ha facoltà.

MEGA. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, ho ascoltato con interesse le discussioni che mi hanno preceduta. Alcuni spunti sono stati veramente interessanti. Tuttavia ciò che io condivido appieno è che l'Italia ha aderito alla convenzione internazionale Marpol e quindi, ha l'obbligo di adeguare la sua normativa interna alle prescrizioni imposte. È vero pure che ai tempi è stato emanato il D.lgs. 152/2006 ma è pur vero che, per quanto riguarda il sistema di bunkeraggio, i controlli per verificare la sua piena applicazione non ci sono stati né sono state applicate le sanzioni ivi previste. C'è stata una scelta politica ben precisa sul punto: chiudiamo gli occhi e lasciamo correre! Ora, però, siamo arrivati al 2022 e per legge le navi possono rifornirsi solo ed esclusivamente di combustibile a basso contenuto di zolfo, non superiore allo 0,50% di massa. Di fronte ad una tale situazione invito i colleghi a fare una scelta di opportunità e votare favorevolmente.

PRESIDENTE. Grazie senatrice Mega. È iscritto a parlare il senatore Andrea Marrocco. Ne ha facoltà.

MARROCCO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, è notizia di questi giorni che in Turchia, ad Antalya, si è appena chiusa la riunione delle parti contraenti della Convenzione di Barcellona per la protezione del Mare Mediterraneo dall'inquinamento. I paesi che affacciano sul *Mare Nostrum* hanno concordato nel richiedere, in occasione della riunione dell'Organizzazione Marittima Internazionale (IMO) che si terrà all'inizio del 2022, l'adozione di un'area Seca (Area a Controllo delle Emissioni di Zolfo – SECA: sulphur emission controlled area) che coprirà l'intero Mar Mediterraneo. Il nuovo e più stringente limite alle emissioni nel Mediterraneo dovrebbe entrare in vigore dal 1 gennaio 2025. E l'Italia vuole trovarsi impreparata? Come si può pretendere di rispettare i limiti imposti alle zone SECA, che ricordo è pari allo 0,10% di zolfo se a meno di tre anni le nostre navi non sono ancora idonee a rifornirsi di combustibile con zolfo pari allo 0,50%? Non è il momento delle discussioni è il momento perché la politica sia coerente con le sue scelte e impedisca che quanto già deciso dal Parlamento con il D.lgs. 152/2006 rimanga lettera morta.

PRESIDENTE. Grazie senatore Marrocco. È iscritto a parlare il senatore Samuele Portaccio. Ne ha facoltà.

PORTACCIO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, condivido il pensiero di quanti ritengono di dover dare un voto favorevole al presente disegno di legge. Nel mondo globalizzato, dove giustamente l'Italia rivendica un posto di primordine, non è possibile che rimanga indietro verso una sfida così importante qual è quella della sostenibilità. L'Italia ha aderito alla Marpol, ha emanato il Testo Unico sull'ambiente ed è giusto che prosegua il suo percorso verso la tutela dell'ambiente e dell'atmosfera. Se quella proposta dal disegno di legge in discussione sia una strada percorribile lo vedremo quando faremo il resoconto dei risultati. Per adesso ritengo giusto non ostacolare il percorso intrapreso.

PRESIDENTE. Grazie senatore Portaccio. È iscritto a parlare il senatore Giovanni Maggio. Ne ha facoltà.

MAGGIO. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, è già stato chiarito dai colleghi che mi hanno preceduto che il traffico navale e il suo indotto hanno un impatto notevole sul PIL nazionale e questa, nolenti o volenti, è un dato di fatto che deve essere tenuto nel dovuto conto. È altrettanto innegabile che tutto il mondo dello shipping è sottoposto a stringenti controlli per garantire la sicurezza a bordo sia nei confronti dell'equipaggio che dei passeggeri e della merce con notevole aggravio dei costi di gestione a carico delle compagnie navali. Ed allora ritengo che già solo queste due considerazioni siano sufficienti a reputare che il progetto di legge che stiamo discutendo sia giusto nei contenuti.

PRESIDENTE. Grazie Onorevole Maggio. Dichiaro chiusa la discussione generale. Ha facoltà di parlare la relatrice per la replica.

COLIZZI, relatrice. Signor Presidente, signor Ministro, onorevoli colleghi, la discussione ha sviscerato tutti i punti salenti del disegno di legge e mi pare che gli stessi abbiano superato il vaglio delle critiche. Il Senato, infatti, ha condiviso la necessità di sostenere una politica di uno sviluppo sostenibile, e quindi ha riconosciuto l'urgenza che il mondo dello shipping si adegui ai nuovi limiti di zolfo imposti dalle normative internazionali al combustibile ravvisando, al contempo, la necessità di non pregiudicare un settore portante dell'economia. Coerenza vuole che il disegno di legge venga approvato. Gli appunti circa la disparità di trattamento verso altri settori dell'economia o le asserite carenze formali del disegno di legge non sono sufficienti ad ostacolare una legge giusta nella sostanza.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare il rappresentante del Governo.

VALLONE, rappresentante del Governo. Signor Presidente, onorevoli senatori la discussione ascoltata in aula è stata molto interessante e ricca di spunti stimolanti. Sono stati affrontati con chiarezza le varie problematiche che l'approvazione del disegno di legge potrebbe comportare. Il discutere di riconoscimenti economici a fondo perduto comporta sempre un confronto animoso, in cui le diverse prospettazioni difficilmente riescono a trovare un punto di incontro. E tuttavia è vero che l'Italia aderendo alla convenzione internazionale Marpol ha assunto l'impegno di preservare l'ambiente marino attraverso la completa eliminazione dell'inquinamento da idrocarburi e da altre sostanze nocive. Ed è pure vero che l'Italia ha partecipato alla riunione di Antalya, chiedendo che il Mediterraneo venga dichiarato zona SECA – area, cioè, sottoposta a controllo delle emissioni di zolfo. La scelta, a questo punto, pare obbligata! Il Governo condivide la scelta prospettata nel disegno di legge soprattutto se è vero, come è vero, che le società di armamento hanno dei costi di gestione notevoli perché sottoposte a incalzanti controlli per la sicurezza di bordo.

PRESIDENTE. Procediamo all'esame degli articoli.

Metto ai voti l'articolo 1.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 2.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 3.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 4.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 5.

È approvato.

È stato presentato un emendamento all'articolo 6, invito il presentatore ad illustrarlo.

BARBA. Propongo di modificare l'art. 6 comma 1 sostituendo l'importo Euro "6.000.000,00" con l'importo di Euro "20.000.000,00". Tale richiesta è motivata dal fatto che la copertura finanziaria prevista dall'art. 6 comma 1 non è sufficiente al raggiungimento degli obiettivi prefissati dalla legge. Il disegno di legge, all'art. 2 comma 1, infatti, prevede che, per ciascun richiedente, possa essere erogato un contributo a fondo perduto fino ad Euro 500.000,00. Orbene, gli armatori italiani che hanno i requisiti previsti dalla legge sono 40, e se ciascuno di loro facesse utilmente richiesta per il massimo dell'importo previsto, la copertura finanziaria non sarebbe sufficiente ad accogliere tutte le istanze. Insisto perché l'importo venga aumentato a € 20.000.000,00.

PRESIDENTE. Chiedo il parere della relatrice e del rappresentante del Governo sull'emendamento.

COLIZZI, relatrice. Mi dichiaro favorevole all'approvazione dell'emendamento.

VALLONE, rappresentante del Governo. Il Governo non è favorevole in quanto, attualmente il Ministero non ha copertura finanziaria fino a quell'importo e ritengo, inoltre, che sarebbe difficile trovare ulteriori fondi.

PRESIDENTE. Metto ai voti l'emendamento 6. 1.

È approvato.

Metto ai voti l'articolo 6 nel testo emendato.

È approvato.

Passiamo alla votazione finale.

FREDDO. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

FREDDO. Signor Presidente, Onorevoli Senatori, parlerò poco ma spero di essere incisivo. Il disegno di legge ha già trovato il parere favorevole di buona parte dei gruppi che compongono quest'aula e quello del Governo. I pareri contrari espressi dalla minoranza si fondano su considerazioni non di carattere oggettivo e/o di opportunità, ma su osservazioni di carattere palesemente polemico che mirano a distogliere l'attenzione dai fini ultimi che tale legge si prefigge che sono, forse occorre ribadirlo, tutelare lo shipping inducendolo, al contempo, al rispetto della sostenibilità. Una politica che non voglia essere considerata miope non può non intervenire a sostegno di un settore imprenditoriale quando, seppur florido, si trova a dover affrontare dei costi ingenti necessari per adeguare gli impianti motore delle navi alle nuove disposizioni normative. In una realtà globalizzata nella quale noi viviamo, non possiamo limitarci a preservare gli interessi immediati, ma dobbiamo programmare a lungo termine e farci carico anche delle problematiche che provengono dall'esterno dei nostri confini. Il percorso che dobbiamo percorrere è quello della sostenibilità ambientale in quanto solo questa strada garantisce una programmazione percorribile che metterà l'Italia al riparo da sanzioni da parte dell'Europa e degli organi internazionali che regolamentano il mondo dello shipping.

BONDOC. Domando di parlare per dichiarazione di voto.

PRESIDENTE. Ne ha facoltà.

BONDOC. Signor Presidente, Onorevoli Senatori, politica solidale. Che belle parole!!!! I colleghi della maggioranza dimenticano che l'Italia non è nelle condizioni di far fronte ai problemi di sostenibilità né economica né ambientale in quanto il percorso di quel tipo di politica comporta dei costi. Dei notevoli costi! Che inevitabilmente verranno a ricadere sulla popolazione italiana. Ci stiamo

chiedendo da dove provengono i soldi che garantiscono la copertura finanziaria alla legge in discussione? Noi siamo i rappresentanti di tutto il popolo italiano e a quel popolo dobbiamo rendere conto del nostro operato. È vero che ci troviamo in un periodo di ripresa economica ma ciò avviene dopo un lungo tempo di recessione che ha provocato danni economici di notevole entità. Ad oggi il tasso di disoccupazione giovanile supera di molto la media europea, l'imprenditoria, in tutti i settori, fatica a riprendersi e l'economia è ancora troppo statica per potersi dire che il periodo di crisi sia passato del tutto. E di fronte ad un tale quadro che facciamo? Offriamo somme di denaro a fondo perduto ad un settore imprenditoriale che non ha neanche risentito in maniera significativa della crisi economica degli anni passati! dimenticandoci di tutte le altre fasce della popolazione, di quei padri di famiglia che non sanno come garantire il mantenimento dei propri figli, dei giovani che dopo anni di studio e sacrifici non trovano collocazione lavorativa, di chi non sa come sbarcare il lunario. Voi direte: stiamo dando sostegno ad una fascia di imprenditori che sostengono l'economia italiana, che se crollasse travolgerebbe in maniera critica la capacità produttiva e commerciale del paese con ricadute su l'intero indotto che, come abbiamo ascoltato nei precedenti interventi, è notevole. Un tale pensiero, in via astratta è condivisibile: ciò non toglie che, nel periodo storico in cui viviamo, dobbiamo dare un segnale chiaro all'Italia intera tutelando gli interessi di tutta la popolazione e soprattutto delle fasce più deboli. Ecco perché noi non voteremo il disegno di legge.

PRESIDENTE. Metto ai voti il disegno di legge nel suo complesso.

È approvato.

Colleghi, ringrazio tutti i Senatori, in particolare il relatore e il rappresentante del Governo, per la collaborazione.

La seduta è tolta.