

*Alla c.a. dell'On. Salvatore Deidda
Presidente Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni
e p.c. alla c.a. dei Membri della IX Commissione
Camera dei Deputati*

Oggetto: Audizione nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana

Illustre Presidente, Onorevoli Deputati,

Vi ringrazio per aver invitato il Gruppo Grimaldi ad esporre le proprie valutazioni in audizione nell'ambito della continuità territoriale, del sistema della regolazione dei poteri e del funzionamento delle Autorità di Sistema Portuale e del regime delle concessioni del demanio portuale.

I servizi di collegamento marittimo, in particolare i servizi di Autostrade del Mare e di cabotaggio insulare, sono essenziali per l'economia e lo sviluppo sostenibile del nostro Paese e ne abbiamo avuto conferma nel periodo della pandemia, durante il quale il nostro Gruppo ha continuato ad assicurare tutti i servizi di collegamento marittimo, **garantendo la continuità territoriale** e permettendo quindi la stabilità dei cicli produttivi e l'approvvigionamento di beni di prima necessità ma soprattutto di apparati sanitari e di medicinali.

Come Gruppo Grimaldi siamo da sempre vicini alle necessità dei cittadini sardi e siciliani, e degli operatori del trasporto e della logistica che movimentano merci da e verso il Continente ogni giorno.

Ad oggi, il Gruppo Grimaldi rappresenta a livello mondiale il primo operatore RoRo, ovvero nel trasporto di camion e mezzi rotabili nelle rotte di autostrade del mare e cabotaggio insulare e possiede una delle flotte di navi più grandi, giovani, ma soprattutto tecnologicamente avanzate. Mi riferisco alle nostre Cruise Ferries fino ad arrivare alle ecologiche **navi ECO** di ultima generazione, tutte queste provviste di batterie che consentono le **ZERO EMISSIONI IN PORTO**.

Il Gruppo Grimaldi, oltre a garantire i collegamenti marittimi con la Sardegna e con la Sicilia su servizi in libero mercato, si è aggiudicato anche tre gare pubbliche sulle seguenti linee:

- **Napoli-Cagliari-Palermo** (da Giugno 2021)
- **Civitavecchia-Arbatax-Cagliari** (rinnovata a Settembre 2023 e garantita già da Settembre 2021)
- **Civitavecchia-Olbia**, (da Ottobre 2021) ancorché sia priva di sovvenzione economica.

Tali linee sono ad oggi cresciute significativamente in volume grazie all'impiego di navi di ultima generazione e di maggiore capacità. Tuttavia, mentre sulla **linea Napoli-Cagliari-Palermo** è stata impiegata una nave che ha consentito di imbarcare **oltre il 41% in più pari a circa 45.000 passeggeri in più rispetto al 2022**, garantendo un risparmio economico ai cittadini sardi e dando la possibilità ai turisti di raggiungere la Sardegna dal porto di Napoli, invece sulla linea Civitavecchia-Arbatax-Cagliari ci viene richiesto quotidianamente dal mercato di impiegare una nave che abbia maggiore capacità passeggeri.

Pertanto, colgo l'occasione di tale audizione per far presente che il nostro Gruppo con una flotta di oltre 130 navi, può andare eventualmente incontro alle richieste dei cittadini sardi al fine di garantire una mobilità sempre più efficiente e competitiva.

Occorre ricordare che **il Gruppo Grimaldi ha fatto risparmiare una cifra molto importante rispetto alla precedente convenzione** ed inoltre **si è aggiudicato le gare con un ribasso significativo rispetto alle cifre stanziati dal Governo.**

Infatti, i fondi stanziati dal Governo per lo svolgimento di tali servizi di collegamento marittimo sono risultati attualmente sufficienti ed adeguati per il nostro Gruppo per garantire la continuità territoriale.

Un tema molto attuale e di cui si discute ancor di più ultimamente in considerazione della prossima entrata in vigore è la Direttiva europea ETS che ha inserito **il settore marittimo in un nuovo sistema di tassazione delle emissioni di CO2**, a partire dal 1° gennaio 2024, che **obbligherà tutte le Compagnie Armatoriali operanti in Europa a compensare le emissioni prodotte attraverso l'acquisto sul mercato della CO2 delle EUA (European Union Allowances).**

Su questo punto vorrei segnalare che **proprio i servizi di Autostrade del Mare e di cabotaggio insulare verranno maggiormente colpiti da tale tassazione**, e quindi le tipologie di naviglio che rappresenteranno il maggior contribuente del sistema ETS saranno proprio le navi ro-pax e le navi ro-ro **che verseranno a livello nazionale circa il 60% della quota totale ETS**, in considerazione della frequenza e della regolarità dei servizi offerti durante tutto l'anno su tratte intra-europee.

Tale tassazione adottata a livello europeo rischia di essere controproducente in quanto ostacola il virtuoso lavoro portato avanti negli anni dagli operatori marittimi ma soprattutto dalle Istituzioni e dai Governi che hanno investito nelle Autostrade del Mare per spostare i camion dalle autostrade al mare, con l'obiettivo di ridurre in maniera considerevole le emissioni di CO2.

Pertanto, **al fine di sostenere e di incentivare la mobilità verso il 2030**, ritengo che siano necessarie due azioni da parte del Governo:

- **La prima azione consiste nell'esclusione della tassazione EU ETS per le linee marittime in convenzione così come per le linee di Autostrade del Mare e di cabotaggio insulare**, in quanto il rischio concreto è quello di assistere alla chiusura di molte linee marittime, ad una distorsione della concorrenza modale qualora tale tassazione venisse applicata alla sola modalità marittima e non alle altre modalità di trasporto, e, di conseguenza, ad un *back shift* modale, che potrebbe portare ad un aumento del 66% le emissioni di CO2.
- **Il secondo suggerimento che desidero condividere è l'accoglimento della proposta di aumentare la dotazione finanziaria dell'incentivo Marebonus attualmente prevista**, al fine di sostenere l'intermodalità marittima essendo l'unica alternativa concreta per la riduzione delle emissioni inquinanti.

A dimostrazione dell'importanza del contributo del Marebonus, vorrei evidenziare che **nel 2022**, anno in cui non è stato erogato l'incentivo Marebonus, **si è assistito ad un incremento del traffico dei veicoli pesanti su rete ANAS superiore del +4% rispetto al 2019**, come riportato in uno studio del MIT (elaborato dall'Osservatorio sulle tendenze di mobilità). Quindi, in considerazione di tali dati allarmanti è necessario ridurre il numero di camion che transitano via strada incentivando l'intermodalità marittima tramite **l'aumento della dotazione finanziaria, attualmente prevista, dell'incentivo Marebonus ed escludendo i servizi di Autostrade del Mare e di cabotaggio insulare dal sistema di tassazione EU ETS.**

Per quanto riguarda il tema dei **“Poteri e funzionamento delle Autorità di Sistema Portuale”** e **“del regime delle concessioni del demanio portuale”**, in qualità di operatori del settore riteniamo che i porti debbano continuare ad essere enti pubblici ed auspichiamo che le Autorità preposte (AGCM e ART in particolare) vigilino sul rilascio delle concessioni portuali in modo da evitare possibili situazioni di abuso di posizione dominante da parte di alcuni operatori.

Infatti, è necessario che non ci siano concentrazioni di troppe concessioni portuali affidate ad un unico operatore o a società ad esso direttamente riconducibili.

Inoltre, auspichiamo maggiori controlli e verifiche da parte delle Autorità competenti sul rispetto dei volumi di movimentazione indicati nei piani di impresa, al fine di evitare che ci siano attività in concessione che possano diventare delle rendite di posizione utilizzate non per lo sviluppo di traffici, ma come barriera all’ingresso nei confronti di altri operatori.

Infine, per poter sviluppare al meglio i traffici nei porti italiani sarebbe **opportuno migliorare il sistema infrastrutturale**. Purtroppo, infatti, gli ormeggi sono spesso datati e non idonei ad ospitare navi di grandi dimensioni e capacità, in controtendenza con il gigantismo navale al quale stiamo assistendo. Gli spazi sono quasi sempre insufficienti per gestire i grandi flussi cargo ed i collegamenti con i retroporti e con le ferrovie sono spesso assenti o non funzionali.

Al riguardo, desidero evidenziare la **necessità di effettuare importanti investimenti anche in ambito portuale** al fine di migliorare la sostenibilità ambientale. In particolar modo mi riferisco all’importanza dell’**elettrificazione delle banchine** con elettricità fornita a prezzi di mercato e prodotta da fonti rinnovabili.

Pertanto, auspichiamo una maggiore attenzione delle Autorità competenti al fine di incentivare gli investimenti pubblici e privati ed agevolare le autorizzazioni per realizzare le strutture più idonee a sviluppare i traffici delle Autostrade del Mare.

In conclusione, ritengo che **il tema della continuità territoriale marittima per le Isole maggiori sia di fondamentale importanza** non solo per cittadini ed imprese, ma anche a livello istituzionale ed ambientale e pertanto desidero ringraziare il Presidente On. Deidda e l'intera Commissione per aver voluto avviare una indagine conoscitiva su tematiche così strategiche e delicate per lo sviluppo del nostro Paese, ponendo particolare attenzione al diritto alla mobilità.