

*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 ringraziamo per aver avviato questo importante ciclo di Audizioni e per aver invitato ALIS anche in questa occasione ad esporre le proprie valutazioni **nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030.**

Rispetto al tema, ricordo che con i nostri Soci ci impegniamo per una mobilità ed un trasporto sempre più efficienti e fondamentali per l'economica del Paese in quanto favoriscono lo sviluppo industriale e commerciale, aumentano la produttività e la competitività delle imprese e generano benefici volti a raggiungere una vera sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

In quest'ottica riteniamo opportuna **l'implementazione dei collegamenti intermodali** e, in particolare, **lo sviluppo dei servizi di Autostrade del Mare e di cabotaggio insulare**, essenziali anche ai fini di garantire la continuità territoriale con le grandi isole, obiettivo che portiamo avanti con i nostri associati operanti nel trasporto marittimo che, oltre ad assicurare i collegamenti con Sicilia e Sardegna in libero mercato, si sono anche aggiudicati gare pubbliche su alcune linee.

Ad oggi inoltre i nostri associati rappresentano a livello mondiale i primi operatori Ro-Ro, ovvero nel trasporto di camion e mezzi rotabili sulle rotte intermodali marittime, e possiedono una delle flotte di navi di maggiore capacità, più giovani e tecnologicamente avanzate, addirittura in grado di raggiungere le *"Zero emissioni in porto"*.

In questa sede riteniamo importante evidenziare, ai fini di ragionare sulle prospettive della mobilità, **gli impatti della normativa europea in materia di sostenibilità, come il sistema di tassazione ETS e il nuovo Regolamento Fuel-EU**, così come esprimiamo **preoccupazione nei confronti della revisione della direttiva ETD sulla tassazione dell'energia**, sempre nell'ambito del Pacchetto *Fit for 55*, e, nello specifico, della proposta avanzata dalla Commissione UE di eliminazione dell'esenzione fiscale sui carburanti proprio per il trasporto marittimo, che andrebbe ulteriormente a ledere la competitività di questo settore già oggi fortemente penalizzato da oneri e tassazioni eccessive.

La direttiva (UE) 2023/959 ha difatti ampliato l'**ambito di applicazione del sistema EU ETS** estendendo gli obblighi derivanti dalla direttiva 2003/87/CE **alle emissioni prodotte dal trasporto marittimo. ALIS ritiene che occorra rivedere tale disciplina, che indica il sistema di scambio di quote di emissioni di gas effetto serra applicato solo al trasporto marittimo dal 1° gennaio 2024.**

Questa tassazione sta comportando non solo un inevitabile **incremento del costo del trasporto marittimo da e per i porti dell'UE** ma sta anche generando **effetti sulla concorrenza modale** dal momento che viene applicata solo al trasporto marittimo e non anche alle altre modalità di trasporto. La normativa ETS, oltre ad apparire **eccessivamente rigida con le imprese e quindi con i consumatori finali**, risulta **anacronistica rispetto al contesto attuale**, caratterizzato da crisi geopolitiche globali che, oltre a comportare criticità per il Mediterraneo, hanno contribuito direttamente ed indirettamente nel 2023 ad un aumento delle emissioni globali di 410 milioni di tonnellate, ovvero dell'1,1%, portandole al livello record di 37,4 miliardi di tonnellate.

Senza interventi correttivi urgenti, l'UE corre il **rischio di generare un dannoso "back shift" modale** verso il trasporto stradale, comportando un paradossale **aumento delle emissioni inquinanti**. Interessante notare che, in base ai dati ASPI, nel 2023 il traffico dei TIR sulla rete autostradale, in termini di km percorsi, è aumentato del 6% rispetto al 2007, quando si erano registrati già livelli record, e questo dato rischia appunto di aumentare per effetto dell'ETS.

Al fine di comprendere anche con dati numerici l'impatto che tale sistema genererà, ricordiamo che è stato calcolato che **l'inclusione del trasporto marittimo nel sistema di tassazione europeo ETS abbia un costo di oltre mezzo miliardo di euro/anno sul naviglio italiano, di cui circa il 65% sarà versato dalle navi Ro-Pax e Ro-Ro**, per cui è previsto il 100% dell'applicazione della tassa.

Pertanto, **al fine di sostenere e di incentivare la mobilità verso il 2030**, secondo ALIS sarebbero opportune **politiche globali volte a raggiungere la decarbonizzazione totale, dal momento che il pacchetto europeo Fit for 55 sta incidendo attualmente solo sul 7,5% delle emissioni mondiali.**

Per questo ALIS condivide la soluzione proposta dall'*International Chamber of Shipping* di istituire un fondo di ricerca e sviluppo alimentato attraverso una *fee* su tutte le emissioni prodotte a livello mondiale, dal quale si possano attingere le risorse per produrre nuovi carburanti nei Paesi in via di sviluppo e per premiare gli armatori virtuosi.

Con particolare riferimento al nostro Paese, si auspica che il Governo italiano possa destinare i proventi derivanti dall'ETS anche all'incentivo "Sea Modal Shift" per l'intermodalità marittima, affinché possa rafforzare il supporto alle imprese e possa così crearsi un circolo virtuoso attraverso lo sviluppo delle Autostrade del Mare.

Per quanto riguarda poi il sistema della regolazione e, tra gli aspetti oggetto di questa Audizione, i **“Poteri e funzionamento delle Autorità di Sistema Portuale”** e **“il regime delle concessioni del demanio portuale”**, come Associazione rappresentativa degli 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 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** individuando alcuni interventi prioritari finalizzati a evitare colli di bottiglia, migliorare le connessioni intermodali marittime e ferroviarie e rendere più competitivi i nostri porti. Ciò al fine di non creare una situazione paradossale per la quale vengono favoriti investimenti pubblici e privati sull’adozione di mezzi puliti ed altamente tecnologici ma, contemporaneamente, **continuiamo a non avere infrastrutture moderne, efficienti ed interconnesse.**

In ambito portuale, ad esempio, 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.

Inoltre riteniamo necessario intervenire anche ai fini di migliorare la sostenibilità ambientale nei nostri porti, implementando l’**elettificazione 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**