



**Audizione UNIPORT - Unione Nazionale Imprese Portuali – innanzi alla
IX Commissione - Trasporti, poste e telecomunicazioni
della Camera dei Deputati**

**Indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità
territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana,**

29 maggio 2024

Il tema di un pieno diritto alla mobilità extraurbana quale stadio più evoluto dell'esigenza di assicurare la continuità territoriale delle isole – maggiori e minori – del nostro Paese, ha rilievo non marginale per la portualità in genere.

Rilievo anzitutto quantitativo se si considera il numero di passeggeri.

Infatti, sulla base dei dati riferiti al 2022 (ultimo dato complessivo disponibile rilevato dall'associazione delle AdSP, quindi dato che ancora risentiva degli effetti dell'emergenza pandemica) sono stati oltre 35 milioni i passeggeri complessivamente imbarcati e sbarcati da e su naviglio impegnato in traffici locali (collegamenti di brevissimo raggio con le isole minori e tra i porti dello Stretto) nei soli porti amministrati dalle menzionate AdSP, cui si sommano diversi milioni di passeggeri da e verso i porti della Sardegna e della Sicilia (con esclusione di quelli imbarcati e sbarcati negli scali dello Stretto già prima considerati).

Parimenti significativo il rilievo quantitativo se si ha riguardo al dato delle merci.

Sovviene al riguardo quanto si evince dal Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti 2022, curato dal MIT, dal quale si evince che oltre 92 milioni di tonnellate di merci sono state sbarcate (e altrettante imbarcate, ovviamente) con destinazione/provenienza altri porti nazionali, talché se ne conclude che la movimentazione merci in cabotaggio nazionale è circa il 40% di quanto in totale movimentato nei porti nazionali ed è ragionevole auspicare che, per motivazioni di ordine ambientale e sociale tale incidenza divenga ancora maggiore. Non sfugge infatti l'alternatività delle c.d. Autostrade del mare al tutto strada, con i benefici di minori emissioni di gas ad effetto serra ed altri inquinanti a parità di volumi trasportati e il minor tasso di incidentalità conseguente il minor numero di mezzi pesanti circolanti sulla rete stradale e autostradale nazionale.

Per assicurare il passaggio dalla sola necessità di garanzia della continuità territoriale al diritto alla mobilità extraurbana anche nella modalità marittima, UNIPORT fa sue esigenze che sono proprie (e prioritarie) dei vettori marittimi, esigenze che solo per memoria si citano.

In primo luogo la necessità di attivare ogni azione utile a rivedere, per quanto possibile, la regolamentazione dell'ETS, onere sostanzialmente fiscale; una sorta di tassazione aggiuntiva che, se gravante solo su una modalità di trasporto e non su altre, pone quella in condizioni di svantaggio competitivo rispetto alle altre, talché, nel caso di specie, per mal interpretate esigenze ambientali, il trasporto marittimo alternativo al tutto strada rischia addirittura di essere svantaggiato rispetto proprio al trasporto su gomma più impattante.

Anche a prescindere dall'auspicata revisione del sistema ETS applicato al settore marittimo, la necessità che le risorse rinvenienti dall'applicazione di quel sistema vengano (almeno per una quota significativa) finalizzate ad interventi: nel settore marittimo propriamente inteso, funzionali al miglioramento anche sotto i profili ambientali della filiera logistica del mare (abbassamento dell'età media del naviglio, ammodernamento dei sistemi propulsivi per l'utilizzo di combustibili a minor tasso di inquinanti) comunque nel rispetto della neutralità tecnologica; in misure di sostegno a traffici aventi caratteristiche di "Autostrade del Mare (c.d. ecobonus); nel segmento portuale

(realizzazione degli impianti per il c.d. cold ironing); per la digitalizzazione dell'intera filiera logistica imperniata su porti, anche con misure di supporto specifico per l'interoperabilità tra sistemi delle amministrazioni pubbliche e sistemi degli operatori (imprese armatoriali, imprese portuali e terminalisti).

Se, come ben evidente da quanto fin qui detto, il traffico funzionale alla continuità territoriale e alla mobilità extraurbana per i porti è di rilievo, non sfuggono alcuni aspetti.

Per quanto riguarda i collegamenti di brevissimo raggio con le isole minori, essi si attestano, anche nei porti maggiori (in terraferma), quasi ovunque su banchine pubbliche (anche se recentissima è la notizia del prossimo affidamento in regime di concessione di una zona in primario porto del Mezzogiorno a un pool di compagnie armatoriali che esercitano e vi attesteranno i collegamenti di brevissimo raggio), sicché il ruolo degli operatori terminalisti e delle imprese portuali nonché di gestori di servizi di stazione marittima per la tipologia di traffici di continuità territoriale è significativo quasi esclusivamente per il servizio a navi – prevalentemente del tipo Ro-RO - che effettuano collegamenti con le isole maggiori e collegamenti lungo le direttrici Nord-Sud (e viceversa) della tipologia Autostrade del Mare.

Trattasi di collegamenti ordinariamente schedulati che molto spesso (o quasi sempre) prevedono periodi di permanenza della nave all'ormeggio particolarmente lunghi nella giornata con conseguente impegno non operativo delle banchine (e dei piazzali a quelle asserviti), dal che ne consegue un livello di redditività minore per il terminalista, se si tratta di navi che ormeggiano a terminal in concessione, o per l'impresa autorizzata e l'AdSP, se si tratta di navi che ormeggiano a banchina non in concessione.

Consequente pertanto la necessità che nell'ambito della pianificazione nazionale del settore logistico-portuale e, a cascata in quella delle diverse Autorità di Sistema Portuale, con particolare riguardo ai porti toccati e (ancor più) capolinea di collegamenti gravati da oneri di servizio pubblico:

- si individuino e si realizzino tempestivamente infrastrutture portuali adeguate alle esigenze di quei collegamenti;
- si valutino tutte le opzioni possibili al fine di garantire, anche in aree extra-portuali ma adeguatamente collegate al porto, aree di sosta adeguate per i mezzi destinati all'imbarco così da non comprimere eccessivamente i già limitati spazi in porto per altre attività operative e/o tipologie di traffico.

Inoltre si ravvisa anche necessario, considerata la minor redditività e il maggior spazio a terra che ordinariamente richiedono traffici di continuità territoriale, che il MIT, nell'esercizio dei compiti di indirizzo e vigilanza suoi propri, verifichi che le AdSP, in sede di determinazione di canoni di concessione demaniale marittima tengano conto, in idonea misura di questa specificità, ovviamente avendo altresì riguardo all'esigenza di non finire per creare situazioni di illegittimo squilibrio tra legittime esigenze di un efficiente servizio pubblico a supporto di un diritto (la mobilità) Costituzionalmente tutelato e le aspettative di altri operatori terminalistici e imprese che creano occupazione e forniscono, anche con rilevanti investimenti, un servizio essenziale al sistema economico del Paese.