



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## **Audizione - Camera dei deputati - mercoledì 29 maggio 2024**

*Titolo: Indagine conoscitiva su prospettive mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana*

---

Desidero, innanzitutto, ringraziare la IX Commissione Trasporti per l'opportunità offerta a Confitarma di fornire proprie osservazioni in merito all'”*Indagine conoscitiva su prospettive mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana*”.

Vista la conformazione geografica del nostro Paese il trasporto marittimo di passeggeri è strategico.

### **Mobilità verso le grandi Isole**

Sono milioni i passeggeri che ogni anno (per turismo e per continuità territoriale) utilizzano la modalità marittima.

L'Italia è leader mondiale nel settore dei traghetti passeggeri e merci.

Le Autostrade del Mare (traghetti RoRo/pax) hanno trasportato 69 mln di tonnellate di merci nel 2023, consentendo di eliminare dalla strada circa 2,6 milioni di TIR all'anno, equivalenti a 2,9 milioni di tonnellate di emissioni evitate di CO2 e riducendo sensibilmente danni e costi legati all'incidentalità e alla congestione stradale.

### **Mobilità verso le Piccole Isole**

Il trasporto pubblico locale marittimo è essenziale – per non dire vitale – per lo sviluppo economico e sociale delle isole minori italiane.

I servizi di collegamento marittimo rappresentano spesso l'unica via esperibile, per le popolazioni delle isole minori, per avere accesso a opportunità e servizi, altrimenti inaccessibili (scuole, ospedali, luoghi di lavoro, ecc.).

In generale, le popolazioni delle isole minori dipendono dal trasporto marittimo locale.

\*\*\*

Il trasporto marittimo è un asset strategico del Paese che l'Italia deve valorizzare.

Sono diverse le sfide che ci attendono che meriterebbero di essere approfondite, solo per citarle brevemente.



<b>Transizione green</b>		<p>Com'è noto il 2030 sarà una tappa importante nel percorso di decarbonizzazione dello shipping. Infatti, nella sua strategia iniziale del 2018, l'IMO ha stabilito:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- una <u>riduzione dell'intensità di carbonio di almeno il 40% entro il 2030</u>, per arrivare al 70% entro il 2050 sempre rispetto al livello del 2008.</li></ul> <p>Inoltre, la commissione UE ha previsto limiti ancor più stringenti con il pacchetto FIT FOR 55.</p>
	<b>ETS (Emission Trading System)</b>	<p>In particolare, il progetto di inclusione del trasporto marittimo nel sistema ETS (Emission Trading System) rischia di affossare la competitività del settore.</p> <p>In particolare, tale sistema avrà un impatto pesante sul settore ro-pax data la permanenza di tali unità su base annuale sempre all'interno delle acque nazionali e/o europee.</p> <p>C'è il rischio concreto di un back shift modale con un incremento delle emissioni di CO2 e dei costi delle esternalità dovuto al ritorno di milioni di camion su strada. Pertanto, al fine di mitigare tale fenomeno, le entrate generate dall'ETS dovranno, a nostro parere, essere con certezza destinate a un fondo specifico settoriale marittimo per</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• sostenere finanziariamente la transizione energetica del settore,</li><li>• contribuire ad abbassare il differenziale di prezzo tra combustibili più puliti e combustibili tradizionali,</li><li>• ridurre i gap di competitività distorta che potrebbero generarsi tra le diverse modalità di trasporto europee.</li></ul>
<b>Transizione green</b>	<b>Regolamento FuelEU Maritime</b>	<p>Il settore navale dovrà ridurre l'intensità di gas serra del suo carburante in modo graduale, partendo dal 2% nel 2025 fino ad arrivare all'80% nel 2050.</p> <p>Ma il raggiungimento degli obiettivi fissati non dipende solo dalla volontà degli armatori.</p> <p>I recenti studi ENI e RINA – cui Confitarma ha contribuito, insieme agli altri stakeholder di settore – hanno evidenziato come, se da un lato possano essere in parte già disponibili certe tecnologie, dall'altro la situazione relativa ai combustibili (o vettori energetici) futuri sia piuttosto complicata; le quantità richieste sono significative, con costi e difficoltà logistiche, e certamente si andrà verso soluzioni differenti in funzione delle diverse esigenze operative delle navi.</p> <p>Le risorse private da sole non possono da sole sostenere tale sfida.</p> <p>Dobbiamo essere accompagnati nel processo della transizione ecologica!</p>



	<b>Cold ironing</b>	<p>A differenza di molti altri Paesi europei e non solo, in Italia ancora non è possibile avvalersi della fornitura di energia elettrica da terra. I prossimi mesi saranno importanti per sviluppare il <b>cold ironing</b> rispetto al quale non possiamo permetterci di accumulare ulteriori ritardi. Oltre al fattore tempo, la criticità più rilevante non è quella del reperimento delle risorse per realizzare le infrastrutture, visto che nell'ambito del Piano Nazionale Complementare / PNRR sono stati stanziati più di un miliardo di euro, ma affrontare il tema del costo dell'energia rispetto all'autoproduzione e quale sarà il modello (o i modelli) di gestione del servizio. Ricordiamo che a partire dal 2030 gran parte delle navi che scalano i porti UE, Italia inclusa, avranno l'obbligo di collegarsi alla rete e il servizio, oltre ad essere il più possibile competitivo, dovrà anche essere erogato in modo trasparente e non discriminatorio; anche se già oggi molte navi avrebbero già la possibilità di connettersi a terra qualora le infrastrutture fossero disponibili. A breve, la Commissione Europea dovrebbe approvare la riduzione degli oneri di sistema della componente energia ma non sappiamo se ciò sarà sufficiente a rendere competitivo il servizio. A nostro parere le navi dovrebbero essere considerate realtà energivore e, conseguentemente, beneficiare delle relative agevolazioni.</p>
<b>Rinnovo e refitting della flotta mercantile</b>	<p>Nell'ultimo decennio sono state attivate due iniziative per l'incentivazione dei progetti di rinnovo/refitting della flotta mercantile (uno specificatamente dedicato al TPL e da ultimo con il Fondo Complementare al PNRR) che purtroppo non hanno sortito l'effetto auspicato, in primis per la previsione di criteri di accesso che hanno, di fatto, escluso gran parte dell'armamento nazionale.</p> <p>Da ultimo il Governo ha deciso con il DL n.19/2024 di defanziare i capitoli di spesa dedicati al rinnovamento della flotta mercantile, mettendo in dubbio anche il finanziamento dei pochi progetti approvati.</p> <p>Vengono sottratte risorse destinate al settore che avrebbero potuto, una volta perfezionate, rappresentare un importante strumento in vista degli obiettivi, ambiziosi, fissati per la transizione green del settore.</p> <p>Confitarma ritiene fondamentale in tal senso una urgente inversione di tendenza, a maggior ragione per i collegamenti con le piccole isole.</p>	
<b>Scali minori</b>	<p>Purtroppo, molti degli scali attraverso i quali ogni anno transitano migliaia di cittadini e turisti sono oggettivamente inadeguati. Questi approdi spesso non ricadono nell'ambito delle AdSP e quindi hanno maggiore difficoltà a reperire le risorse economiche necessarie per poter fare gli investimenti necessari.</p>	



	<p>Un recente studio realizzato all'interno di CONFITARMA ha evidenziato moltissime carenze, anche gravi, che inevitabilmente incidono negativamente sull'attrattività turistica e sulla vita quotidiana dei pendolari. In particolare, tra le altre, molti scali mancano di:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• idonee strutture per l'attesa dei passeggeri munite di servizi pubblici;</li><li>• adeguata viabilità e aree parcheggi. Spesso, lo spazio non è sufficiente per la gestione dell'elevato numero di passeggeri in transito e ciò crea notevole assembramento nelle aree d'attesa, soprattutto durante la stagione estiva.</li></ul> <p>Non solo, la situazione è deficitaria anche sul fronte della sicurezza. Infatti, si registrano diverse criticità, tra le quali:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• impossibilità di ormeggiare in condizione meteo marine avverse;</li><li>• basamento (banchina), scosceso e irregolare che risulta pericoloso per i passeggeri in arrivo/ partenza;</li><li>• illuminazione assente;</li><li>• fondali bassi che necessitano di dragaggi.</li></ul>
<b>Servizi di trasporto marittimo soggetti a OSP</b>	<p>Si ravvisa l'esigenza di modificare l'attuale regolazione di settore per ciò che riguarda i criteri di assegnazione dei servizi marittimi alle imprese di navigazione, soggetti a obblighi di servizio pubblico, quando disciplinati da contratti di servizio (rif. delibera ART. n. 22/19).</p> <p>In tale contesto, occorre consolidare regole e modelli di gestione e contrattuali che consentano di approdare a bandi di gara tolleranti della natura dell'attività di cabotaggio marittimo e sensibili della necessità di costituire un sistema competitivo in grado di rispondere ai bisogni dell'utenza, della committenza e dell'intero settore, posta anche la radicale diversità tra le attività di trasporto a terra e quelle di trasporto marittimo, che continuano ad essere impropriamente assimilate. Al riguardo, ribadiamo l'assoluta necessità di valutare il trasporto marittimo in maniera distinta ed autonoma dalle altre modalità di trasporto, in ragione delle specificità che il settore possiede anche in termini di volume di investimenti richiesti, organizzazione del lavoro, assunzione di rischio e gestione delle flotte, garantendo al contempo il diritto costituzionale alla continuità territoriale dell'utenza.</p>
<b>Green Shipping Corridors</b>	<p>Sempre con riferimento alla transizione ecologica, un altro tema su cui lavorare in via prioritaria e che coinvolge più Dicasteri è senza dubbio quello dei <b>Green Shipping Corridors</b>. A diversi anni dall'impegno assunto dall'Italia nell'ambito della COP 26 occorre dare impulso a questa iniziativa che potrebbe rilevarsi fondamentale per applicare nel concreto un approccio olistico che, senza ricorrere ad imposizioni dall'alto, coinvolga, tutta la filiera (e quindi i settori dell'energia, dell'ambiente, delle infrastrutture e del trasporto) con il supporto del settore pubblico.</p>