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

Camera dei deputati

Commissione 9ª Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

Roma, 11 giugno 2024

ASSARMATORI
SHIPOWNERS ASSOCIATION
Via del Babuino, 51 – 00187 Roma - email: segreteria@assarmatori.eu - tel: +39 06 320 1244
www.assarmatori.eu - CF: 97962810582

Gentile Presidente, Onorevoli Deputati,

Assarmatori è l'Associazione nazionale di categoria che rappresenta in Italia una larga parte della flotta armatoriale mercantile italiana, nonché alcuni tra i maggiori vettori marittimi dello "*shipping*" mondiale che, tra le altre, operano regolarmente nei servizi di linea e di continuità territoriale sia di lungo sia di corto raggio. Aderiscono, infatti, all'Associazione importanti gruppi armatoriali operanti in tutti i settori della navigazione, quali crociere, traghetti, mezzi veloci (impiegati nei collegamenti insulari di prossimità), Autostrade del Mare, contenitori, rinfuse solide e liquide, nonché società attive nel servizio di rimorchio portuale.

Assarmatori aderisce alla Confederazione Conftrasporto-Confcommercio Imprese per l'Italia che raggruppa in Italia la filiera di settore maggiormente rappresentativa.

Venendo alla trattazione dell'argomento oggetto di audizione, desideriamo per prima cosa ringraziare la 9ª Commissione per l'opportunità concessaci di intervenire sul provvedimento in esame con nostre considerazioni al fine di fornire un contributo ai lavori; considerazioni che, ovviamente, esporremo nel rispetto delle tempistiche previste a nostra disposizione.

Il primo tema riguarda l'importanza del corretto utilizzo dei Fondi derivanti dalla legislazione ambientale europea. Assarmatori ha lavorato intensamente per mitigare l'impatto della imposizione dell'ETS per il settore del trasporto via mare ottenendo, grazie alle tante interlocuzioni con i decisori europei, una esenzione fino al 2030 per i trasporti verso le isole minori grazie all'impegno delle forze politiche trasversali. Questa esenzione è fondamentale, in quanto allevia il settore dai costi delle quote ETS (che per la nostra industria sarebbero pari a circa 700-800 milioni di euro) fino al 2030, evitando così un aumento significativo dei costi di trasporto con le isole minori preservando la mobilità delle popolazioni e del turismo.

Un aspetto interessante da sottolineare è che, nonostante il trasporto per le isole sia, ad oggi, esente dall'ETS per le isole minori, beneficia comunque dei Fondi europei associati, che devono essere utilizzati in modo efficace per rinnovare le navi e sviluppare impianti di distribuzione di carburanti alternativi. L'Associazione auspica ad un futuro basato su carburanti bio, compatibili con l'ambiente e prodotti nel Paese per garantire l'autonomia energetica e per evitare sanzioni e costi aggiuntivi legati all'ETS e alla FUEL EU dopo il 2030.

Recentemente, il Consiglio dei Ministri ha approvato lo schema di decreto legislativo concernente l'aggiornamento del D.LGS 47/2020, con particolare attenzione alle attività del Comitato ETS. Questo è cruciale poiché detto Comitato sarà coinvolto nelle decisioni sui progetti di investimento, che prevedono un rinnovo significativo delle flotte per il trasporto marittimo delle isole maggiori e minori. La tensione tra il prezzo e il costo del trasporto emerge come una sfida significativa, ma riteniamo che i Fondi derivanti dai gettiti ambientali potranno contribuire a stabilizzare il mercato. Questo meccanismo rappresenta un punto di svolta, poiché offre un'opportunità di investimento senza precedenti utilizzando risorse provenienti dal mercato stesso.

Il secondo tema riguarda i servizi più delicati, come quelli invernali verso le isole meno popolate, gestiti da imprese che hanno vinto gare d'appalto pubbliche e operano sotto il controllo di

Convenzioni che consentono loro di raggiungere l'equilibrio economico con un contributo pubblico. Tuttavia, negli ultimi due anni, queste gare hanno visto la mancata aggiudicazione per mancanza di partecipanti a causa della regolamentazione restrittiva determinata dall'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART). Tale regolamentazione, infatti, prevede regole che male si addicono alla nostra industria la quale ha esigenze di ammortamento dei mezzi navali, del tutto distinte rispetto ad altri settori di trasporto. ART attualmente sta revisionando tali misure avendo preso contezza delle necessità di una modifica di tali regole per meglio attagliarle al settore del trasporto marittimo. A tal proposito, dobbiamo tuttavia esprimere un profondo disagio per il ritardo nella modifica di questa regolamentazione, sottolineando che ad oggi, giugno 2024, trascorsi oltre 18 mesi, ART non è ancora in grado di affrontare e risolvere il tema. Questa situazione ha creato uno stato di grande incertezza nel settore del trasporto da e per le isole minori. Le imprese tradizionalmente impegnate sui servizi marittimi di prossimità, gli unici che non godono di alcun supporto dallo Stato, si trovano disincentivate - per non dire impossibilitate - a partecipare alle procedure di evidenza pubblica a causa delle attuali metriche economiche di ART, regole che la stessa Autorità ritiene di modificare ma che, per il momento, continuano ad essere il riferimento per le Pubbliche Amministrazioni.

Nello specifico, l'attuale impianto regolatorio per la definizione dei bandi di gara per l'assegnazione dei servizi di trasporto marittimo da, tra e verso le isole, è stato definito dall'ART con Delibera n. 22/2019 (copia in allegato) e avrebbe dovuto essere oggetto di un'apposita revisione, la quale è stata in effetti avviata il 14 dicembre 2022, in ragione - come detto in precedenza - di una errata attività regolatoria con riferimento, tra le altre, alla determinazione del margine di utile ragionevole (*vds* misura 10 della Delibera succitata) e con riferimento alla verifica dell'equilibrio economico-finanziario nell'affidamento in concessione (*vds* misura 18 della stessa). Tuttavia, il suddetto procedimento, per ragioni che non riusciamo a comprendere pienamente, nel corso degli ultimi due anni è stato per ben tre volte interrotto dalla stessa Autorità ed il suo termine prorogato.

Questo accadde la prima volta il 28 giugno 2023 (ovvero due giorni prima della scadenza del procedimento e dopo avere assunto non solo memorie ma anche osservazioni orali nel corso di apposite audizioni); la seconda volta il 4 aprile 2024, fissando la nuova data conclusiva del procedimento il 29 novembre 2024; la terza volta il 20 maggio 2024, con la pubblicazione di una nuova delibera che spostava al 30 giugno 2024 la data utile per la consegna di eventuali contributi da parte degli stakeholder alla nuova consultazione avviata dall'Autorità fissata precedentemente proprio al 20 maggio 2024.

In tutto questo periodo, l'Associazione ha fornito all'Autorità opportuna documentazione, analisi di settore e suggerito proposte migliorative dal punto di vista regolatorio, sempre nel rispetto della normativa vigente. In tale contesto, l'Autorità ha motivato la sospensione del suddetto procedimento ritenendo di dover meglio approfondire le specificità del settore marittimo al fine di comprendere le ragioni che sono alla base della desertificazione delle gare.

La mancata revisione regolatoria da parte di ART, ad oggi, ha spesso precluso alle imprese di navigazione (potenzialmente interessate) la possibilità di partecipare alle relative procedure di gara per l'affidamento del servizio, costringendo le Regioni a trovare soluzioni temporanee al di fuori dei canoni regolamentari, estendendo in molti casi i contratti di servizio scaduti. Si tratta quindi di una criticità che richiede una risoluzione urgente, poiché impatta sul corretto funzionamento del settore

e sulla continuità dei servizi per le comunità locali, limitando fortemente il settore del turismo di queste specifiche Regioni.

***