

**COMMISSIONE IX**  
**TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI**

**RESOCONTO STENOGRAFICO**

**INDAGINE CONOSCITIVA**

9.

**SEDUTA DI MARTEDÌ 3 OTTOBRE 2023**

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE **SALVATORE DEIDDA**

**INDICE**

	PAG.		PAG.
<b>Sulla pubblicità dei lavori:</b>		<b>ferenza) e Grimaldi Lines (in videoconfe-</b>	
Deidda Salvatore, <i>presidente</i> .....	3	<b>renza):</b>	
		Deidda Salvatore, <i>presidente</i> ..	3, 5, 7, 9, 10, 11, 12
<b>INDAGINE CONOSCITIVA SULLE PROSPETTIVE DELLA MOBILITÀ VERSO IL 2030: DALLA CONTINUITÀ TERRITORIALE ALL'EFFETTIVITÀ DEL DIRITTO ALLA MOBILITÀ EXTRAURBANA.</b>		Barbagallo Anthony Emanuele (PD-IDP) .	10
		Catani Matteo, <i>amministratore delegato di Grandi Navi Veloci</i> .....	5, 11
		Franza Vincenzo, <i>amministratore delegato di Caronte &amp; Tourist</i> .....	3, 11
		Frijia Maria Grazia (FDI) .....	10
		Grimaldi Guido, <i>direttore commerciale di Grimaldi Lines</i> .....	7, 12
<b>Audizione di rappresentanti di Caronte &amp; Tourist, Grandi Navi Veloci (in videocon-</b>		Longi Eliana (FDI) .....	9

**N. B. Sigle dei gruppi parlamentari: Fratelli d'Italia: FdI; Partito Democratico - Italia Democratica e Progressista: PD-IDP; Lega - Salvini Premier: Lega; MoVimento 5 Stelle: M5S; Forza Italia - Berlusconi Presidente - PPE: FI-PPE; Azione - Italia Viva - Renew Europe: A-IV-RE; Alleanza Verdi e Sinistra: AVS; Noi Moderati (Noi con L'Italia, Coraggio Italia, UDC e Italia al Centro) - MAIE: NM(N-C-U-I)-M; Misto: Misto; Misto-Minoranze Linguistiche: Misto-Min.Ling.; Misto-+Europa: Misto-+E.**

PAGINA BIANCA

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE  
SALVATORE DEIDDA

**La seduta comincia alle 11.40.**

**Sulla pubblicità dei lavori.**

PRESIDENTE. Avverto che la pubblicità dei lavori della seduta odierna sarà assicurata anche mediante la resocontazione stenografica e la trasmissione attraverso la *web-tv* della Camera dei deputati.

**Audizione di rappresentanti di Caronte & Tourist, Grandi Navi Veloci (in videoconferenza) e Grimaldi Lines (in videoconferenza).**

PRESIDENTE. L'ordine del giorno reca, ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento, l'audizione di rappresentanti di Caronte & Tourist, Grandi Navi Veloci e Grimaldi Lines nell'ambito dell'indagine conoscitiva sulle prospettive della mobilità verso il 2030: dalla continuità territoriale all'effettività del diritto alla mobilità extraurbana.

Ricordo che l'intervento di ciascuno audito dovrà essere contenuto in tempo massimo fra i 5 e i 7 minuti.

Ringrazio l'amministratore delegato di Caronte & Tourist, Vincenzo Franza, per aver risposto all'invito della Commissione e gli cedo la parola per lo svolgimento della relazione.

VINCENZO FRANZA, *amministratore delegato di Caronte & Tourist*. Buongiorno a tutti e grazie dell'invito. Vedo che ci sono anche altri colleghi armatori che parteciperanno, quindi lascerò delle parti che non toccherò a loro.

Io sono l'amministratore delegato di Caronte & Tourist Isole Minori. Caronte & Tourist è uno dei principali gruppi armatoriali che collega le isole minori: colleghiamo tutte le isole minori siciliane, le quattordici isole, con navi, non con mezzi veloci. Operiamo anche in estate alla Maddalena in affiancamento a Delcomar e anche sull'Elba, però con altri operatori locali.

Il nostro è un settore importante, vitale: noi garantiamo la connessione di queste piccole isole (tutte isole con meno di 200 mila abitanti, che quindi rientrano nella definizione di piccola isola dell'Unione europea) con la terra per quanto riguarda soprattutto il flusso delle merci e anche dei passeggeri che vogliono viaggiare con navi, quindi con una maggiore certezza di continuità del servizio.

Il nostro è un settore impegnativo, difficile. Non ci definiamo armatori: io mi definisco sempre un traghettatore, perché siamo legati al territorio più che al servizio che si rende, perché siamo ben collegati con il territorio.

Il nostro settore è afflitto da diversi problemi, particolarmente nell'ultimo periodo. Vorrei toccarli, così da dare un'indicazione alla Commissione. Io direi che quello più eclatante che viene sempre lamentato è che quasi tutti, anzi dico tutti quelli che operano nelle linee a corto raggio (escludiamo i colleghi armatori delle linee a lungo raggio che invece hanno altre navi), operano con un naviglio che è strutturalmente vecchio. Questa è una delle principali lamentele che viene mossa. Navi vecchie, tutte costruite negli anni Settanta, in gran parte legate all'ex flotta di Stato, navi non specifiche, navi non ecologiche con prestazioni di quell'epoca: in generale un naviglio vecchio. Credo che nel nostro

settore l'età media delle navi che operano sia superiore a trent'anni. Questo è, secondo me, il primo problema che andrebbe affrontato.

Il secondo — poi li tocco entrambi — è la circostanza che, come avrete letto, è da un po' di tempo che ci sono problemi con l'aggiudicazione delle gare. Sia in Sardegna che in Sicilia, che sono i due principali poli dove vengono tenute gare (perché non ci scordiamo che l'Elba ha una convenzione lunga che è stata rinnovata, la Campania va con degli OSP quindi non ha quasi più contributi), le gare stanno andando deserte da tanti anni; giù operiamo in proroga da più di tre anni, anche questo per un problema serio e normativo.

Due temi secondari sono che, in generale, i servizi non vengono accreditati di prestazioni meravigliose da parte della clientela; e poi degli impatti che avremo in futuro con l'ETS soprattutto con le navi (le ETS sono le sovrattasse che si dovranno mettere sui combustibili per allineare il settore del trasporto marittimo agli altri negli anni futuri).

Cercherò di essere sintetico visto il poco tempo. Non parlerò degli ETS perché vedo che c'è l'amico Catani per il cui settore pesa di più, quindi ne parlerà bene lui. Io toccherò le tematiche navi vecchie-gare deserte, perché alla fine sono abbastanza interconnesse.

Dunque, le navi vecchie. Per costruire navi nuove occorrono investimenti importanti. Una nave nuova — ne abbiamo realizzata una noi e sarà la prima da oltre vent'anni, sarà impiegata sulle Eolie — di questo genere ha un costo di quasi 50 milioni di euro, costo che per essere ammortizzato richiede sostanzialmente due condizioni. Primo, disporre di contratti, visto che queste navi operano tutte in settori a completo fallimento di mercato, quindi senza un contributo pubblico non possono operare. Prima di tutto gare di lunga durata, perché solo così un investimento lungo può essere ammortizzato: quindi passare dalla logica (in presenza di navi nuove) dei 4 anni attuali di gara, massimo 5, a gare di 10-15 anni. Tutto ciò per poter garantire un rinnovo della flotta, perché solo davanti

alla possibilità di un impiego di lungo periodo un armatore potrà investire per cambiare il parco navi. Contratti corti scoraggiano questo investimento.

Poi (torniamo al tema in generale del tipo di gara) la remunerazione del capitale investito deve essere coerente con il mercato. Una nave nuova ha un costo importante, solo di ammortamenti, utile ragionevole impiega grossi capitali, e invece le gare attuali sono non solo di durata più breve (quindi scoraggiano un investimento di lungo periodo), ma soprattutto non dispongono di capitali sufficienti per remunerare una nave nuova. Le gare oggi funzionano, sono corte (anzi non funzionano neanche bene per motivi che vi dirò) e garantiscono che il parco delle navi resti vecchio, perché l'unico modo di partecipare in maniera fruttuosa a una gara come è strutturata ora è quello di avere una bella nave vecchia, tenuta bene, già pagata, che tu devi solamente continuare ad usare. Questo è il primo punto.

In generale comunque gran parte delle gare stanno andando deserte per un motivo legato al regolamento dell'ART, che ha appunto emanato anni fa un regolamento su come le regioni dovessero impostarle. Fu un regolamento mutuato da altri settori, soprattutto da quello ferroviario; nei principi, però, i due settori sono così distanti che alla fine ha creato più di un problema. Sostanzialmente dettava una serie di regole fin troppo rigide che scoraggiavano la partecipazione alle gare. In particolare, ad esempio, la remunerazione era legata al capitale investito, quindi nel caso di navi vecchie molto ammortizzate non esisteva una redditività. Addirittura ci siamo trovati in gare dove il rischio di penali era superiore all'utile, quindi sarebbe bastata una piccola penale per far andare in negativo l'intera gara. Su questo l'ART sta provvedendo, nel senso che ha in corso di elaborazione un nuovo regolamento e come associazione stiamo partecipando, dando il nostro contributo.

So che in Commissione verranno auditi Assarmatori e Confitarma che hanno redatto degli studi, ma io voglio dire che senza una revisione di quel regolamento

non solo non c'è speranza di avere navi nuove per le nostre isole nel futuro, ma c'è anche un serio rischio per la garanzia di continuità anche con queste navi. In particolare siamo sempre legati al valore della flotta, parametri di questo genere; l'ART ha cominciato a consentire alle regioni di interpretare più largamente il regolamento base, però questo ancora non è bastato.

Ripeto, finché non si potrà investire in navi nuove, e qui servirebbero anche degli strumenti agevolativi per un investimento legato alla continuità territoriale delle piccole isole, quindi consentire a chi vuol fare questo mestiere di costruire navi nuove; dicevo, senza una messa a punto del regolamento ART ecco che sarà praticamente impossibile allargare la platea. Siamo sempre gli stessi che partecipiamo, ci accusano perché non c'è concorrenza, ma per rendere appetibile un settore occorrono investimenti, remunerazione del capitale. Se non partecipa nessuno a queste gare è perché il settore non è appetibile.

Quindi, in estrema sintesi, per rilanciare un settore importantissimo per il collegamento delle isole è essenziale lavorare sia sul finanziamento del settore stesso, ma soprattutto sul regolamento col quale farlo funzionare. Grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie, è stato interessante.

Ringrazio l'amministratore delegato di Grandi Navi Veloci, Matteo Catani, per aver risposto all'invito della Commissione e gli cedo la parola. Prego, da remoto.

**MATTEO CATANI, amministratore delegato di Grandi Navi Veloci, intervento in videoconferenza.** Molte grazie, Presidente. Buongiorno a tutti gli onorevoli presenti e ai colleghi presenti.

Tre elementi saranno oggetto del mio intervento: tre motivi di impatto che la normativa sull'ETS, che mi appresto a rappresentare brevemente, possono avere sulla mobilità generale e in particolare quella insulare, primo argomento, sulle autostrade del mare e sul rinnovo delle flotte.

Sono Matteo Catani, sono amministratore delegato di Grandi Navi Veloci. Ope-

riamo una flotta di 25 traghetti di tipologia Ro-Pax che collegano diversi porti europei, in particolare diversi porti italiani del Tirreno, e garantiscono servizi quotidiani di collegamento a favore sia di passeggeri che di merci. Abbiamo quindi un punto di vista abbastanza trasversale al settore. L'ETS fa parte di un pacchetto di norme che stanno progressivamente colpendo e aumentando di fatto i costi, o avendo un impatto sul modello operativo del trasporto marittimo e creando progressivi aumenti di costi piuttosto che restrizioni di servizio, e non sempre queste normative sono ben coordinate tra di loro.

Concentrandoci su un provvedimento che è l'ETS, esso è stato introdotto da una direttiva del 2003 e viene esteso per effetto di una pronuncia dello scorso maggio anche al settore marittimo; si tratta di una direttiva che richiede entro la fine dell'anno l'adozione di una legge di recepimento per parte italiana. L'*Emissions Trading System*, già applicato in altri settori, prevede sostanzialmente l'obbligo da parte del vettore marittimo di acquistare dei crediti sul numero di tonnellate di CO<sub>2</sub> emessa. Oggi il prezzo per tonnellata di CO<sub>2</sub> emessa è di circa 100 euro sul mercato degli ETS e questo significa circa 300 euro alla tonnellata di carburante utilizzato, aspetto, questo, probabilmente sottovalutato dal legislatore europeo quando ha affrontato da ultimo l'estensione del provvedimento al mondo marittimo.

Questo ha un impatto rilevante su tutto il trasporto insulare. Se parliamo delle isole maggiori, Sicilia e Sardegna, parliamo di circa 6 milioni e mezzo stimati di passeggeri trasportati. Stimando un prezzo medio di mercato di circa 100 euro, stiamo parlando di circa 650 milioni di valore biglietti pagati dai passeggeri e, in generale, il costo del carburante pesa per circa un terzo, dove un po' di più dove un po' di meno, del giro d'affari totale generato.

È chiaro che a valori attuali questo costo aumenterebbe di circa il 30 per cento e questo farebbe sì che il prezzo per i passeggeri, per compensare l'extracosto, sarebbe aumentato del 15-20 per cento, quindi tra il 15 e il 25 per cento considerando che

un aumento comporterebbe anche una riduzione dei volumi, molto probabilmente.

Si tratterebbe di un impatto rilevante per la mobilità da e verso le grandi isole, che è una mobilità che riguarda sia i residenti, sia tutto il settore del turismo su cui è fondato gran parte del PIL delle isole principali. Sarebbe un fardello aggiuntivo che graverebbe poi sull'economia e sullo sviluppo locale. Questo è un aspetto molto importante da tenere in considerazione, perché sarà un impatto che certamente nel medio periodo dovrà essere poi riversato, lungo tutta la filiera, fino al consumatore finale. Questo è un primo aspetto da tenere in considerazione nell'attuazione della normativa.

Secondo aspetto è quello delle autostrade del mare. In principio, durante i lavori preparatori, vi era un principio definito che era quello di estensione sincrona del provvedimento ETS sia al mondo marittimo che al trasporto terrestre; ma nelle ultime settimane di discussione nell'ambito del trilogio vi è stata poi la decisione di sospendere per un certo numero di anni l'applicazione al trasporto terrestre. Questo è un problema importante perché l'impatto, anche in quel caso, è un impatto rilevante sui costi del trasporto marittimo e il provvedimento creerebbe un impatto molto negativo nella competitività del trasporto marittimo rispetto a quello terrestre. Questo, di fatto, costituisce la negazione di quella che è stata l'impostazione che per circa vent'anni ha sostenuto lo sviluppo delle autostrade del mare attraverso una serie di provvedimenti che hanno progressivamente consentito di spostare quote di traffico dallo stradale, decongestionando strade e autostrade; riducendo i fabbisogni di manutenzione piuttosto che di sviluppo di tutta la rete autostradale, spostandola sul mare che invece ha una modalità molto più flessibile e che ha dimostrato di essere, anche da un punto di vista ecologico, di molto minore impatto.

Un'applicazione asincrona del provvedimento, con il posticipo della parte dell'estensione alla modalità terrestre, non fa che negare sostanzialmente vent'anni di politiche virtuose tese allo sviluppo dell'u-

tilizzo delle autostrade del mare che sono di fatto infrastrutture molto più flessibili. Come dicevo, appunto a impatto ecologico positivo che va proprio nella direzione della decarbonizzazione, oltre a rappresentare un investimento, uno sviluppo infrastrutturale molto più efficiente dal punto di vista pubblico.

Terzo elemento, rinnovo delle flotte. Qui mi collego anche al secondo elemento, quello delle autostrade del mare. Segnaliamo che la direttiva prevede quanto segue. L'ETS genererà, per i costi che sono stati programmati e che sono oggi i costi di mercato, ingentissime risorse che dovranno poi essere destinate allo Stato che le ha generate. Parte di queste risorse per direttiva — questo teniamo a sottolinearlo alla Commissione e al Parlamento in generale — deve essere reimpiegata per sostenere interventi a favore della decarbonizzazione. Pertanto il nostro suggerimento è la valutazione di interventi che possano andare in primo luogo a neutralizzare l'effetto negativo che si avrebbe per effetto dell'applicazione asincrona tra mondo marittimo e mondo stradale. Oggi esiste il provvedimento del Marebonus che ha un certo stanziamento; una parte delle ingenti risorse che verranno generate dovrebbero andare a rafforzare strumenti di questo tipo, al fine di neutralizzare l'effetto negativo dell'ETS e quindi scongiurare quell'effetto chiamato *modal backshift*, sostanzialmente il ritorno indietro a un trasporto stradale.

Altro capitolo al quale può essere destinata parte delle risorse sarà proprio quello del rinnovo delle flotte, piuttosto che il sostegno ad applicazioni tecnologiche che consentano una reale decarbonizzazione. In questo senso sono andati i recenti interventi e il fondo collegato al PNRR per il rinnovo delle flotte, fondo che però al momento non ha espresso la sua efficacia o l'efficacia sperata proprio per effetto di una serie di vincoli che sono stati imposti dalla Commissione europea, che sostanzialmente limitano la possibilità di applicazione dei contributi a tecnologie, che di fatto sono la nave pulita ad ammoniacca piuttosto che il tutto elettrico (cito queste

due in modo semplificato, ma non è molto distante da questa rappresentazione), che sono inapplicabili su vasta scala e sicuramente non applicabili immediatamente sulle navi che oggi garantiscono e per tanti anni garantiranno l'operatività e i collegamenti verso le isole maggiori, ma in generale i collegamenti rappresentati dalle autostrade del mare.

Anche in questo caso riteniamo che ci si debba battere in sede di formulazione della norma che recepisce la direttiva per destinare parte dei fondi anche al rinnovo delle flotte, che sia però compatibile con la realtà delle tecnologie oggi esistenti e con quella della distribuzione dei carburanti veramente disponibili in funzione di quelle che sono le attuali flotte, che non possono certamente essere sostituite in uno o due anni ma richiederanno anni di investimenti.

Direi che questi sono gli elementi essenziali che teniamo a rappresentare alla Commissione e a tutto il Parlamento affinché si presti molta attenzione, perché gli impatti possono essere decisamente negativi sia per il trasporto passeggeri verso le isole maggiori, sia in generale per le autostrade del mare; allo stesso tempo vediamo però delle opportunità importanti in termini di spinta al rinnovo delle flotte nell'ottica auspicata. Molte grazie.

**PRESIDENTE.** Grazie a lei.

Ringrazio anche il direttore commerciale di Grimaldi Lines, Guido Grimaldi, e gli cedo la parola per lo svolgimento della sua relazione.

**GUIDO GRIMALDI, direttore commerciale di Grimaldi Lines, intervento in videoconferenza.** Buongiorno a tutti, illustre Presidente, onorevoli deputati. Vi ringrazio intanto per aver invitato il nostro gruppo a esporre le proprie valutazioni in audizione sull'ambito della continuità territoriale, del sistema della correlazione dei poteri e del funzionamento del sistema portuale e anche del regime delle concessioni del demanio portuale.

I servizi di collegamento marittimo, in particolare quelli di autostrade del mare e

di cabotaggio insulare, sono essenziali per l'economia e per lo sviluppo del nostro Paese. Ne abbiamo avuto conferma durante la pandemia. Il nostro gruppo in maniera particolare non ha mai fermato alcun collegamento, ha garantito sempre la continuità territoriale, permettendo la stabilità di cicli produttivi, l'approvvigionamento dei beni di prima necessità e soprattutto degli apparati sanitari e dei medicinali.

Come gruppo siamo sempre stati vicini alle necessità dei cittadini sardi e siciliani e di tutti gli operatori del trasporto e della logistica che movimentano merci da e verso il continente.

Ad oggi il nostro gruppo a livello mondiale è il primo operatore Ro-Ro di trasporto di camion e mezzi rotabili nelle autostrade del mare e nelle linee di cabotaggio insulare. Disponiamo di navi tecnologicamente avanzate, *cruise ferry*, fino ad arrivare alle navi ecologiche, le navi eco di ultima generazione, provviste di batterie che consentono le zero emissioni in porto.

Il gruppo, oltre a garantire collegamenti in tutto il mondo, in maniera particolare i collegamenti verso le isole, Sardegna e Sicilia, si è anche aggiudicato delle gare pubbliche sulle seguenti linee: Napoli-Cagliari-Palermo da giugno 2021; la Civitavecchia-Arbatax-Cagliari rinnovata a settembre 2023, già garantita nel settembre 2021; la Civitavecchia-Olbia infine, allorché sia priva di sovvenzione economica.

Tali linee sono cresciute significativamente in volume, signor Presidente, grazie all'impiego di navi di ultima generazione e di maggiore capacità. Mentre sulla linea Napoli-Cagliari-Palermo è stata impiegata una nave che ha consentito di imbarcare oltre il 41 per cento in più rispetto al 2022, ovvero circa 45 mila passeggeri in più, garantendo quindi un risparmio per i cittadini sardi e dando la possibilità ai turisti di raggiungere la Sardegna anche dal porto di Napoli in maniera molto competitiva e conveniente, colgo l'occasione per far presente che sulla via Civitavecchia-Arbatax-Cagliari ci viene richiesto quotidianamente dal mercato di impiegare una nave che abbia maggiore capacità a livello passeg-

geri. Pertanto colgo l'occasione di questa audizione per far presente che il nostro gruppo, con una flotta di oltre 130 navi di proprietà Ro-Pax, *cruise ferry* e chiaramente Ro-Ro e cargo, ha la possibilità di impiegare una nave di maggior capacità anche sulla linea Civitavecchia-Arbatax-Cagliari.

Occorre ricordare che il gruppo, signor Presidente, ha fatto risparmiare una cifra molto importante rispetto alla precedente convenzione e 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 risultano attualmente sufficienti e adeguati per il nostro gruppo per garantire la continuità territoriale.

Un tema molto attuale (se ne è parlato molto) è l'ETS. Come ben sappiamo, dal 1° gennaio 2024 tutte le compagnie saranno obbligate a versare - attraverso l'acquisto sul mercato delle quote *fuel allowance* - questa tassa, perché si parla di un'ipertassazione.

Su questo punto vorrei segnalare che i servizi di autostrade del mare e di cabotaggio insulare verranno maggiormente colpiti da questa tassa. Uno studio che abbiamo condotto proprio con associazione Confitarma, ma anche con ALIS, è che il 60 per cento delle quote ETS in Italia saranno pagate proprio dai servizi Ro-Pax e Ro-Ro, che quindi collegano per lo più le autostrade del mare ma soprattutto le linee di cabotaggio insulari. Tale tassazione, adottata a livello europeo, rischia di essere controproducente non solo per i cittadini europei e per le imprese europee, ma in questo caso per i cittadini italiani e per le imprese italiane, perché è evidente che gli armatori non potranno sopportare questa ipertassazione che dovrà, ahimè, essere girata al mercato, e quindi sarà a danno per cittadini e imprese che operano su linee intra-europee e in questo caso in Italia.

Pertanto, al fine di sostenere e incentivare la mobilità verso il 2030, ritengo che siano necessarie due azioni in maniera particolare, che il Governo dovrebbe porre in essere. La prima azione consiste nell'e-

clusione della tassazione ETS per le linee di autostrade del mare e di cabotaggio insulare. D'altronde, come viene fatto per le piccole isole al di sotto dei 200 mila abitanti, come viene fatto dalle linee in convenzione, si potrebbero esentare le linee di autostrade del mare così come le linee di cabotaggio insulare per non creare un danno ai cittadini sardi e siciliani, e soprattutto per non incorrere in quello che è un vero e proprio *backshift* modale che potrebbe vedere oltre 2 milioni di camion all'anno ritornare dalle autostrade del mare di nuovo sulle autostrade italiane, con tutti i danni che possono causare a livello di incidentalità e soprattutto in termini di emissioni ambientali. Sappiamo bene che quando un camion si sposta dalle autostrade verso le autostrade del mare inquina anche il 70 per cento in meno.

Secondo suggerimento, e desidero condividerlo con tutti voi, è l'accoglimento della proposta di aumentare la dotazione dell'incentivo Marebonus. Il Marebonus (allora Ecobonus) era stato stanziato per oltre 77 milioni all'anno; arrivato a soli 20 milioni circa fino al 2026, riteniamo - l'abbiamo detto più volte in diversi contesti - che sia importante aumentare questa dotazione, ancor di più se l'ETS dovesse realmente entrare in vigore, come purtroppo potrebbe essere il caso già dal 1° gennaio 2024.

A dimostrazione dell'importanza del Marebonus, vorrei evidenziare che nel 2022 (anno in cui non è stato erogato il Marebonus) si è assistito a un incremento del traffico dei veicoli pesanti del 4 per cento rispetto al periodo pre-pandemico, ovvero rispetto al 2019. Quindi i camion sono sostanzialmente ritornati sulle autostrade italiane. A maggior ragione noi avremmo bisogno, noi operatori del settore delle autostrade del mare e delle linee di cabotaggio insulare, di un Marebonus: perché ricordo che il Marebonus viene anche erogato per le linee da e verso la Sicilia.

Per quanto riguarda il tema dei poteri e il 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 essere enti pubblici, rimanere enti pubblici,



ed auspichiamo che le autorità preposte, l'AGCM e l'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 a un unico operatore o a società ad esso direttamente riconducibili.

Auspichiamo maggiori controlli, maggiori verifiche da parte delle autorità competenti sul rispetto dei volumi di movimentazione nei piani di impresa, al fine di evitare che ci siano concessioni che possono diventare rendite di posizione utilizzate non per lo sviluppo dei traffici, Presidente, 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 gli ormeggi sono spesso datati e non idonei ad ospitare navi di grandi dimensioni e capacità, in controtendenza chiaramente con il gigantismo navale. Gli spazi sono purtroppo quasi sempre insufficienti a livello portuale e terminalistico per gestire i grandi flussi che dovrebbero aumentare nei prossimi anni.

A riguardo, desidero evidenziare la necessità di effettuare importanti investimenti infrastrutturali anche in ambito portuale e quindi dedicare maggiori risorse al fine di migliorare la sostenibilità ambientale. In particolare mi riferisco all'importanza dell'elettrificazione delle banchine, con elettricità fornita a prezzi competitivi e di mercato ma soprattutto, ancor più importante, prodotta da fonti rinnovabili. Pertanto auspichiamo, signor Presidente, una maggiore attenzione delle autorità competenti al fine di incentivare gli investimenti pubblici e privati ed agevolare le autorizzazioni per la realizzazione delle strutture più idonee a sviluppare i traffici delle autostrade del mare.

In conclusione, ritengo che il tema della continuità territoriale marittima, a noi molto caro, per le isole maggiori sia di fondamentale importanza per questo Paese. A livello istituzionale e ambientale desidero ringraziare quindi il Presidente, onorevole Deidda,

e l'intera Commissione per aver voluto avviare un'indagine conoscitiva su tematiche così strategiche per il nostro Paese. Riteniamo che sia stato importante l'incontro di oggi e riteniamo utile che altri ve ne possano essere in futuro. Grazie, soprattutto a beneficio della mobilità di merci e passeggeri. Grazie, Presidente.

PRESIDENTE. Grazie.

Passiamo agli interventi dei deputati. C'è la collega Longi, poi Barbagallo e Frija.

ELIANA LONGI. Grazie, Presidente. Vorrei innanzitutto ringraziare le tre società che oggi sono intervenute e che ancora una volta ci offrono degli importantissimi spunti per snocciolare quelle che sono le problematiche, già a noi note e che necessitano da parte nostra di grande attenzione e grande impegno per poter finalmente trovare una soluzione per la continuità territoriale.

Per quanto riguarda l'ETS noi, come Commissione, siamo assolutamente coscienti di quella che è la problematica, che è stata anche da me personalmente esposta in occasione della partecipazione la primavera scorsa alla Commissione presso l'Unione europea, proprio per discutere la decarbonizzazione.

La nostra posizione, quella che noi abbiamo esposto, è: sicuramente attribuiamo importanza alla decarbonizzazione, ma essa non può avere delle regole comuni per tutti i Paesi europei; devono essere tenute in considerazione le varie peculiarità di ogni Stato e vanno trovate delle soluzioni che non mettano in ginocchio le grandi e le piccole società di navigazione. Il nostro impegno è quello di continuare a portare avanti questa battaglia per preservare le aziende, l'indotto e tutti i lavoratori, così come i passeggeri che non possono essere i soggetti finali sui quali vengono ricaricati tutti i costi di una transizione ecologica.

Vorrei cogliere l'occasione, anche a proposito delle aggiudicazioni delle gare: è sicuramente un ambito sul quale bisogna lavorare in collaborazione con le regioni per adeguare a quelle che oggi sono le nuove necessità e i nuovi scenari di mercato delle convenzioni che sono ormai da

tate e che non consentono più l'espletamento di una gara reale, adeguarle a quelle che sono le condizioni reali e le necessità di un mercato in continuo cambiamento. Proprio in Sicilia e sulle isole minori, sulle isole Eolie, quest'estate ci siamo trovati a fronteggiare una situazione drammatica che non avrebbe trovato soluzione se non fosse stato da un lato per la collaborazione della regione, dall'altro lato per la grande comprensione e il grande impegno della Caronte & Tourist, che nonostante abbia lavorato in condizioni di libero mercato ha assicurato delle tariffe calmierate, soprattutto rispettando le esigenze della popolazione residente. Anche questo è un ambito che richiederà grande attenzione: noi ci impegneremo da parte nostra a un'interlocuzione anche con le regioni per trovare una quadra e una risoluzione definitiva.

Con questo ringrazio ancora tutti gli operatori del settore, garantendo tutto l'interesse da parte della Commissione e come maggioranza.

PRESIDENTE. Grazie.  
Collega Barbagallo.

ANTHONY EMANUELE BARBAGALLO. Grazie, Presidente. Per suo tramite vorrei chiedere agli intervenuti di oggi se fosse possibile mandare un testo per iscritto, perché soprattutto l'intervento del dottor Grimaldi non aveva un collegamento ottimale; almeno a me sono mancati diversi passaggi.

Poi, le considerazioni generali che ha svolto prima anche l'onorevole Longi. Insomma, in Sicilia sono sotto gli occhi di tutti: soprattutto per i collegamenti verso le isole minori, credo che il grosso sia riferibile ad altre concessionarie e non a quelle che sono intervenute oggi; certamente è stata l'estate peggiore, però sono valutazioni queste che rinvieremo al documento finale. Oggi più che mai un tavolo di confronto con la regione, anche per incalzarla sulle sue evidenti responsabilità, non soltanto su diverse gare che vanno deserte, ma anche su alcuni collegamenti che non si fanno, sulla puntualità delle corse che non vengono stabilite, sull'organizzazione di al-

cune tratte (ancora oggi per andare a Linnosa per forza bisogna dormire una notte a Lampedusa, ed è veramente inspiegabile): l'elenco sarebbe lunghissimo ed esulerebbe anche dall'audizione di oggi. Però certamente queste sono considerazioni che rinvieremo alla fase finale dell'indagine conoscitiva. Grazie, Presidente.

PRESIDENTE. Collega Frijia.

MARIA GRAZIA FRIJIA. Grazie, Presidente. Io credo che questa audizione, e ringrazio gli intervenuti, sia molto utile anche nel percorso che abbiamo attivato in Commissione sul tema della riforma del sistema portuale, perché comunque tanti aspetti che sono stati trattati quest'oggi dalle aziende rientrano poi in quel tema più grande che è: come fare per rendere il nostro sistema portuale sempre più competitivo a livello internazionale.

Quindi ottimi gli spunti che sono emersi da questa audizione e soprattutto l'attenzione e l'allarme lanciato sui certificati ETS. Questo è un tema che anche come Commissione stiamo trattando e monitorando attentamente e da vicino.

Interessante lo spunto anche del maggiore investimento di risorse che eventualmente dovrebbero derivare dall'introduzione di questi certificati per potenziare le autostrade del mare, e la considerazione rispetto al fatto che potenziare il trasporto marittimo significa anche dall'altra parte andare a depotenziare in qualche modo l'inquinamento o comunque diminuire fortemente l'inquinamento dovuto al trasporto stradale delle merci.

Quindi un tema che si intreccia bene, ma io credo che già oggi... Io vorrei solo ringraziare, non tanto porre domande ma fare riflessioni, perché le aziende hanno già in qualche modo tracciato e ci hanno già dato alcuni spunti interessanti che potremmo valutare e portare avanti anche come proposte di Commissione. Quindi, in questo senso credo che l'audizione sia stata molto esaustiva e io ringrazio il Presidente, ringrazio gli imprenditori intervenuti e su questi temi la nostra attenzione sarà assolutamente altissima. Ci stiamo già lavo-

rando come Governo e come Commissione. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie.

Prima di dare la parola agli auditi per un giro finale di considerazioni, vorrei sottolineare che la Commissione (e vi ringrazio per i vostri interventi) sta portando avanti questa indagine conoscitiva, l'ha iniziata proprio per sottolineare l'importanza che il trasporto marittimo riveste, sia delle persone che delle merci. Vogliamo far sì, essendo anche pubblicati poi gli atti, che il Parlamento, ma anche chi è fuori, possa capire come funziona il mondo marittimo e le difficoltà che gli armatori affrontano. Perché poi è facile protestare, è un po' come per la politica: è facile protestare, però è giusto che si sappia quali sono gli interventi che anche la politica può attuare per migliorare, tutti insieme, questo mezzo fondamentale. Prego.

VINCENZO FRANZA, *amministratore delegato di Caronte & Tourist*. Oltre a ringraziare per l'invito e per i consigli dati dagli onorevoli, posso solo ripetere che le associazioni di categoria stanno affrontando di petto proprio la tematica delle isole minori, trovando ascolto anche a livello di ART, con la quale siamo stati in parecchie audizioni per impostare bene il lavoro. Le problematiche che viviamo oggi sono frutto di alcuni errori di impostazione nel regolamento e forse anche di una mancanza di visione di lungo periodo, soprattutto per quanto riguarda il rinnovo flotte che richiede investimenti importanti, ma siamo sulla strada giusta se il Parlamento appoggerà ART e tutti per mettere a punto un sistema, il « macchinario » che farà funzionare bene tutto. Ecco, questo è quello che serve. Grazie.

PRESIDENTE. Grazie.  
Dottor Catani.

MATTEO CATANI, *amministratore delegato di Grandi Navi Veloci, intervento in videoconferenza*. Grazie. Ho particolarmente apprezzato gli interventi degli onorevoli presenti che hanno colto il punto essen-

ziale. Io termino solo con una battuta, ma credo sia importante per comprendere quanto il trasporto marittimo sia flessibile e importante rispetto ad altre modalità di trasporto.

Nei prossimi dieci anni GNV garantirà quotidianamente trasporti dai principali porti dell'arco tirrenico verso la Sicilia occidentale, per esempio, quindi il sistema portuale Palermo-Termini Imerese, e ogni giorno partiranno navi da Palermo, collegando Palermo-Termini Imerese e i principali porti del Tirreno. Per garantire questi collegamenti quotidiani l'ordine di grandezza dei costi sarà tra il miliardo e il miliardo e mezzo circa, considerando il costo nave, considerando gli stipendi delle persone, il carburante e tutto quello che è necessario per operare. Bene, con un miliardo e mezzo chiediamoci quanta autostrada possiamo costruire, diciamo tra i 20 e i 30 chilometri di autostrada: prima di arrivare ad accumulare gli investimenti necessari e, dico per dire, a rafforzare o a mantenere le autostrade esistenti e la dorsale tirrenica, diciamo così, ci vorrebbero circa 300 anni di investimenti. Nel frattempo ci saranno armatori, noi ma anche il gruppo Grimaldi e in generale armatori impegnati sull'arco tirrenico, la stessa Caronte, che garantiranno collegamenti continui e con la massima flessibilità, seguendo l'evoluzione del mercato sia delle imprese che quello turistico e dello spostamento delle persone, e lo faranno garantendo un'evoluzione continua degli *asset*, la manutenzione, e lo faranno garantendo anche il contributo essenziale alla decarbonizzazione come è stato detto prima. Il risparmio in termini di emissioni per ogni mezzo che dalla strada passa alla modalità marittima è pari al 50-70 per cento. Sarebbe veramente assurdo deprimere questa modalità di trasporto così efficiente... Questa infrastruttura, non è una modalità di trasporto, una vera e propria infrastruttura così efficiente e flessibile attraverso una tassazione applicata in maniera cieca e non adattata al contesto locale, così come è ben suggerito dall'onorevole Longi.

Molte grazie, Presidente Deidda, e molte grazie a tutti.

PRESIDENTE. Grazie.  
Prego, dottor Grimaldi.

GUIDO GRIMALDI, *direttore commerciale di Grimaldi Lines, intervento in videoconferenza*. Presidente, onorevoli deputati, intanto chiaramente manderemo un documento scritto con tutto quello che ci siamo detti, così potrete avere un'avvertenza e anche un *paper* scritto sul quale poter lavorare. Siamo disponibili poi per svolgere ulteriori approfondimenti.

Io vorrei porre l'attenzione velocemente su due aspetti. Il primo è che circa il 90 per cento di tutta la merce a livello mondiale si muove via nave. Il secondo è che l'ETS, così come è stato concepito dall'Europa, colpirà... Perché noi siamo tutti d'accordo che è giusto andare verso la decarbonizzazione: noi come gruppo abbiamo le prime navi *zero emissions in port* con le batterie, spegniamo i motori a combustione, siamo tutti favorevoli a questo processo, è giusto per i nostri figli, è giusto e bisogna portarlo avanti. Ma come si può pensare di istituire un ETS che agirà sul solo 7 per cento delle emissioni mondiali, mentre il restante 93 per cento non sarà tassato?

È quindi evidente che ci vuole una politica non regionale europea, bensì una politica mondiale. Motivo per il quale ci sono associazioni, come quella degli armatori mondiali, che per esempio hanno detto: non applicate l'ETS, ma applicate una *fee* su tutte le tonnellate; poi il fondo che si creerà lo si utilizzerà per carburanti alternativi a sostenere anche quegli armatori più virtuosi che hanno investito prima. Questo per esempio è quello che ha richiesto ICS a livello mondiale.

Del Marebonus sicuramente abbiamo discusso. È paradossale che sia stato pensato con 77 milioni, sia poi arrivato a 20 passando per 40; nell'anno 2022, quando non è stato erogato, sono ritornati i camion su strada e addirittura sono aumentati ri-

spetto al 2019. Quindi abbiamo fatto un passo indietro.

Sul discorso ETS io non sono fiducioso purtroppo, e sono solitamente un ottimista, che l'Europa farà una marcia indietro. Sono però altresì fiducioso che capendo, come hanno detto diversi onorevoli, che comunque l'Italia vive delle situazioni diverse rispetto alla Germania... La Germania non ha, ad esempio, delle problematiche con le isole e una continuità territoriale da dover gestire o quantomeno garantire. Visto che ci sono isole al di sotto dei 200 mila abitanti che sono state esentate, perché non farlo per la Sicilia e la Sardegna?

Quindi bisogna lavorare, chiaramente in maniera veloce. Come hanno detto i colleghi, l'ETS peserà in maniera forte, addirittura talune volte anche per il 30 per cento: quindi se un armatore non si può consentire quel costo del 30 per cento, quella tassa da poi riversare ai cittadini e alle imprese, quelle linee dovranno essere soppresse, quindi vorrà dire che quei camion torneranno su strada. Penso che si debba agire in maniera spedita, veloce e ferma. Noi chiaramente come gruppo, insieme anche ai colleghi, siamo disponibili per far sentire la nostra voce.

Grazie ancora e complimenti per i lavori di oggi.

PRESIDENTE. Grazie. Aspettiamo quindi i vostri documenti e poi, come avete ben capito, quando parlate di isole avete degli alleati importanti in Commissione, ci trovate abbastanza sensibili. Grazie mille e buon lavoro.

Dichiaro quindi conclusa l'audizione.

**La seduta termina alle 12.30.**

---

Licenziato per la stampa  
il 10 novembre 2023

---

STABILIMENTI TIPOGRAFICI CARLO COLOMBO



\*19STC0056170\*