

Camera dei Deputati

**Legislatura 19  
ATTO CAMERA**

Sindacato Ispettivo

**RISOLUZIONE IN COMMISSIONE : 7/00156**  
presentata da **FURGIUELE DOMENICO** il **09/10/2023** nella seduta numero **174**

Stato iter : **IN CORSO**

<b>COFIRMATARIO</b>	<b>GRUPPO</b>	<b>DATA FIRMA</b>
MACCANTI ELENA	LEGA - SALVINI PREMIER	09/10/2023
DARA ANDREA	LEGA - SALVINI PREMIER	09/10/2023
MARCHETTI RICCARDO AUGUSTO	LEGA - SALVINI PREMIER	09/10/2023
PRETTO ERIK UMBERTO	LEGA - SALVINI PREMIER	09/10/2023
LOIZZO SIMONA	LEGA - SALVINI PREMIER	10/10/2023

Assegnato alla commissione :

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

Fasi dell'iter e data di svolgimento :

APPOSIZIONE NUOVE FIRME IL 10/10/2023

**TESTO ATTO**

**Atto Camera**

**Risoluzione in commissione 7-00156**

presentato da

**FURGIUELE Domenico**

testo presentato

**Lunedì 9 ottobre 2023**

modificato

**Martedì 10 ottobre 2023, seduta n. 175**

**La IX Commissione,**

premessi che:

il trasporto marittimo presenta una storia millenaria. In generale, l'aumento della capacità di carico, dovuto allo sviluppo del sistema dei trasporti via mare da un punto di vista tecnologico e ingegneristico, ha reso il commercio marittimo centrale e decisivo, nonché la spina dorsale del commercio mondiale e della catena di approvvigionamento manifatturiera;

i porti italiani riescono solo in parte a intercettare i grandi flussi marittimi che giungono o partono dall'Europa; il rischio, concreto, è quello di essere «aggirati» nella direttrice Grecia/Balceni, sulla quale la Cina sta investendo ingenti capitali, o in quella della Penisola iberica;

il rafforzamento e la promozione del sistema logistico e strutturale dei nostri porti, nonché il sostegno alle attività di impresa e la semplificazione delle procedure burocratiche, rappresentano un tassello strategico decisivo per il rilancio del made in Italy;

il nostro sistema portuale, peraltro, può diventare il terminale dei corridoi marittimi euromediterranei e snodo nevralgico del nostro sistema produttivo, leader in molte tipologie di prodotti che utilizzano materie prime importate e che esportano prodotti finiti di grande qualità e riconoscibilità;

negli ultimi anni, il sistema portuale italiano ha perso quote di mercato, eppure il sistema portuale può e deve continuare ad avere un ruolo strategico, per almeno tre ragioni: economica, relativa alla rilevanza non soltanto del segmento portuale/marittimo ma anche, e soprattutto, dei settori produttivi collegati alla rete portuale e al legame tra efficienza del settore portuale e competitività del settore produttivo nazionale; geo-economica, legata al ruolo dell'Italia nello scenario internazionale e nell'ambito dei nuovi equilibri dettati dal cambiamento delle rotte strategiche per il commercio (re-shoring - friend-shoring); la terza è relativa al ruolo centrale dei porti come nodi essenziali di un sistema logistico integrato e intermodale;

ogni riflessione deve partire dall'assunto che porti, interporti e aeroporti sono i nodi di una rete logistica lunga e articolata, la cui efficienza è fortemente correlata alla capacità di intervenire in modo organico lungo tutta la filiera, assicurando risorse e progettualità integrata, ma anche scelte oculate in base alla strategicità dei mercati economici e produttivi di riferimento, che siano nazionali ovvero internazionali; diversamente, le risorse impiegate non sarebbero efficaci nell'aumentare la capacità intermodale della rete logistica;

perché il ruolo strategico del sistema portuale italiano si possa esprimere al meglio, è necessario affrontare le criticità che ancora oggi ne limitano le potenzialità, promuovendo interventi che agiscano su alcune direttrici strategiche per un pieno sviluppo del settore;

nell'ambito del nuovo «Green Deal europeo», i leader dell'Unione europea hanno approvato un obiettivo di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra di almeno il 55 per cento, entro il 2030, rispetto ai livelli del 1990. Per conseguire tale obiettivo, la Commissione europea ha preso in considerazione le azioni necessarie in tutti i settori;

il 14 luglio 2021 la Commissione europea ha presentato il relativo pacchetto applicativo, «Fit for 55%»; in tale pacchetto, è prevista la modifica del sistema europeo di scambio di quote di emissioni nel trasporto (European Emission Trading System);

secondo uno studio pubblicato dall'associazione Assarmatori, la combinazione delle prossime norme internazionali dell'International Maritime Organization (Imo) sulle emissioni navali e l'applicazione integrale del pacchetto «Fit for 55» produrranno costi extra fino a 300 milioni l'anno per l'armamento italiano. A causa delle normative ambientali, sempre più stringenti anno dopo anno, c'è il rischio che fra due anni, nel 2025, quasi tre quarti delle navi ro-ro e traghetti italiani saranno fuori legge e quindi non più in grado di navigare;

sulla base di questo scenario, l'impatto maggiore sarà sui passeggeri pendolari delle isole, che subiranno i maggiori disagi tra servizi sospesi e navi non operative, ma il fenomeno riguarderà anche l'approvvigionamento delle merci e più in generale la continuità territoriale;

le normative ambientali internazionali dell'Imo sono volte al raggiungimento dei target di riduzione delle emissioni di anidride carbonica per carico trasportato previste per il 2030 che si allineano alle conferenze Onu. In particolare, si tratta di una delle tre misure adottate dall'International Maritime Organization (Imo). Il Carbon index indicator (CII), che prevede l'assegnazione alle navi di un rating da A a E. L'analisi di Assarmatori e Rina ha evidenziato come con l'entrata in vigore della normativa l'anno prossimo più del 23 per cento dei traghetti italiani risulta in rating E, mentre un 40 per cento andrebbe in rating D, necessitando di conseguenza di interventi radicali atti a migliorare l'efficienza energetica. Solo il 37 per cento è compreso nel rating A-C, quindi in grado di rispettare i requisiti senza l'adozione di modifiche particolari alla nave;

il CII diventerà sempre più stringente anno dopo anno. A parità di emissioni, cioè senza adottare alcuna misura di miglioramento rispetto alle condizioni degli anni passati, la situazione nel giro di pochi anni sarà sempre più impegnativa e critica per la flotta traghetti e ro-ro italiana: entro il 2025, con tempistiche difficilmente compatibili con le dinamiche del settore, la flotta italiana si troverebbe con più del 73 per cento delle navi non a norma, quindi potenzialmente non più in grado di navigare;

passando al pacchetto «Fit for 55», lo studio Assarmatori-Rina analizza lo scenario peggiore, quello in cui le compagnie marittime di cabotaggio siano incluse nel mercato internazionale delle quote di scambio del carbonio, l'emission trading scheme (Ets), un'eventualità che al momento il Parlamento europeo ha escluso. Nel caso in cui, però, ne sia incluso, l'applicazione dell'ETS potrà impattare sulla flotta di traghetti italiana con un costo superiore ai 275 milioni l'anno, di cui quasi 230 milioni per le navi ro-ro e ro-pax impegnate sulle rotte a lungo raggio, per esempio in Sardegna ma anche in generale nei collegamenti tra i porti del Mediterraneo. Il maggior costo che mediamente ogni singola unità di questo tipo dovrebbe sostenere è pari a quasi 3,5 milioni all'anno; per una unità in servizio sui collegamenti con le isole maggiori si potrà avere un costo aggiuntivo di 23 mila euro a tratta;

se a questo si aggiungono gli effetti della direttiva europea sul sistema di tassazione dell'energia, l'Energy Taxation Directive, l'impatto totale sulla flotta italiana sarebbe superiore ai 380 milioni l'anno. Di questi, 300 milioni a carico delle navi ro-ro e ro-pax impegnate nei collegamenti con le isole maggiori e oltre 40 milioni sulle navi impegnate nei collegamenti con le isole minori. In tutto, circa 350 milioni l'anno che andranno a gravare sui servizi di continuità territoriale;

infine, poiché le accise colpiranno anche le unità inferiori alle 5 mila tonnellate, una nave impegnata nei collegamenti con le isole minori che consumi tipicamente 3 mila tonnellate all'anno di gasolio vedrebbe i suoi costi per l'energia crescere di circa 1,2 milioni l'anno;

la tassazione si applica agli armatori di navi superiori alle cinquemila tonnellate di stazza – una classificazione in cui rientrano le maxi-navi portacontainer, sempre più popolari per le lunghe tratte perché abbattano i costi di spedizione consentendo di caricare molta più merce. Il sistema di calcolo prende in considerazione le miglia percorse e le emissioni stimate della nave, poi si applica al 100 per cento se la tratta inizia e finisce in porti europei – ma solo al 50 per cento se uno dei due porti è fuori dall'Unione europea;

come ha evidenziato l'Autorità di sistema portuale dei mari Tirreno meridionale e Ionio, il punto è che «alcuni porti nordafricani (Port-Said e Tangeri), in ragione della loro distanza dalle coste europee (300 miglia nautiche) e alla loro qualità di hub di transhipment (oltre il 65 per cento dei volumi in trasbordo), non vengono considerati scali». Pertanto, «una nave che attracca in uno di questi porti non interrompe il tragitto soggetto al calcolo del 50 per cento di emissioni in ingresso in Ue». La misura, dunque, «crea un palese svantaggio competitivo per i porti di trasbordo collocati in territorio Ue»;

a essere penalizzati maggiormente da questa normativa sarebbero alcuni porti italiani del Mezzogiorno, in particolare il Porto di Gioia Tauro; infatti come scrive l'Autorità portuale dei Mari Tirreno meridionale e Ionio, una nave proveniente da uno scalo extraeuropeo attraverso il canale di Suez potrà aggirare la tassazione al 100 per cento approdando ai porti di trasbordo nordafricani ed evitando di attraccare a Gioia Tauro (come in altri porti europei) prima di arrivare alla sua destinazione finale in Europa. E una nave di passaggio nel Mediterraneo per raggiungere l'Atlantico o l'oceano indiano vorrà evitare qualsiasi tipo di tassa evitando di toccare i porti Ue. In poche parole, esiste «un concreto e attuale rischio di abbandono del porto di Gioia Tauro»;

la dimensione del problema diventa evidente quando si considera che l'hub calabrese è uno dei principali porti di scalo europei in virtù della sua capacità di accomodare le grandi navi portacontainer. In Italia quasi il 28 per cento di tutti i container movimentati e il 77 per cento di quelli trasbordati (magari su navi più piccole per raggiungere porti di dimensioni inferiori) passano da Gioia Tauro. E il porto, altamente strategico per l'economia italiana quando quella europea dà lavoro a quasi seimila lavoratori, 1.600 direttamente e 4.000 indirettamente, come evidenzia l'Autorità;

la stessa direttiva prevede uno strumento che dovrebbe contrastare tale possibilità (la cosiddetta «regola delle 300 miglia»), che, però, di fatto, risulta inidoneo ad arginare i potenziali rischi di delocalizzazione dei traffici oggi attinti dai terminal nazionali;

il suddetto provvedimento europeo, insomma, avrebbe un duplice effetto negativo, con la penalizzazione di alcuni porti mediterranei e l'aumento delle emissioni climalteranti, in quanto, da una parte, avvantaggerebbe enormemente i porti nordafricani, e, dall'altra, aumenterebbe l'inquinamento nel mar Mediterraneo dato che i terminalisti sceglierebbero anche rotte più lunghe pur di non versare centinaia di migliaia di euro di tasse, impegna il Governo:

ad adottare le opportune iniziative di competenza volte a:

a) prevedere investimenti volti al potenziamento del sistema portuale, in particolare attraverso il consolidamento, la sicurezza e l'adeguamento della dotazione infrastrutturale; la riduzione del deficit di interconnessione attraverso un approccio di insieme; la digitalizzazione dei processi della logistica e nella supply chain;

b) prevedere un riordino delle competenze dell'Autorità di sistema portuale con un rafforzamento del ruolo a livello centrale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, anche in un'ottica di semplificazione di ruoli tra funzioni pubbliche, salvaguardando le peculiarità dei singoli scali e le competenze delle regioni, coerentemente con il dettato costituzionale;

c) garantire la sicurezza del lavoro portuale attraverso sistemi di upgrade formativo dei lavoratori e di armonizzazione della disciplina sulla sicurezza portuale ai principi dell'ordinamento generale;

d) dare rapida operatività all'avvio del fondo per l'incentivazione al pensionamento anticipato dei lavoratori istituito dall'articolo 10 del decreto-legge 30 dicembre 2021, n. 228, convertito, con modificazioni, dalla legge 25 febbraio 2022, n. 15;

e) prevedere incentivi all'intermodalità, affinché la tariffa di uso delle infrastrutture portuali sia agevolata sul traffico ferroviario rispetto al traffico su gomma;

ad attivarsi in tutte le sedi, nazionali ed europee, per modificare le norme citate in premessa al fine di evitare dinamiche distorsive del mercato e al fine di salvaguardare porti strategici per l'Italia e per l'Europa, come quello di Gioia Tauro, da una disciplina dannosa dal punto di vista economico e sociale, oltre che inefficace nel ridurre le emissioni.

(7-00156) «Furgiuele, Maccanti, Dara, Marchetti, Pretto, Loizzo».