



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

## **Audizione**

### **Camera dei deputati**

#### **IX Commissione (Trasporti, poste e telecomunicazioni)**

Proposte di legge C. 535 Romina Mura e C. 1525  
Marino in materia di continuità territoriale con la  
Sardegna



**Oggetto: Memorandum per l'audizione in relazione alle proposte di legge C. 535 Romina Mura e C. 1525 Marino in materia di continuità territoriale con la Sardegna**

Desidero ringraziare a nome di Confitarma la IX Commissione della Camera dei deputati presieduta dall'Onorevole Raffaella Paita, in qualità di Presidente, per averci invitato qui oggi al fine di poter fornire osservazioni, suggerimenti ed elementi utili di conoscenza in merito alle due proposte di legge C. 535 di Romina Mura e Gavino Manca e C. 1525 Marino, Deiana, Alberto Manca, Perantoni, Scanu, Vallascas.

Riteniamo che il confronto tra il Governo e gli stakeholder sia fondamentale a tutela dell'interesse pubblico e quindi nella fattispecie della continuità territoriale per la Sardegna, ma soprattutto nel momento storico post emergenziale dalla pandemia che tutti noi stiamo vivendo.

Presidente, mi permetto di ricordarLe che la flotta italiana di traghetti Ro/Ro è la prima, per capacità e numero di unità nella ranking mondiale e per lo più è impiegata nel cabotaggio marittimo e sulle "autostrade del mare". La nostra flotta e i nostri armatori durante tutta la pandemia da quell' 8 di marzo dell'anno scorso fino ad oggi, non hanno mai cessato la loro attività continuando ad offrire servizi per le isole maggiori e minori, garantendo la Continuità territoriale, permettendo quindi l'approvvigionamento di beni di prima necessità ma soprattutto di apparati sanitari e di medicinali.

In merito alle due proposte di legge che entrambe si compongono di 8 articoli che disciplinano essenzialmente quanto di seguito riportato:

(Art. 1) l'oggetto e le finalità,

(Art. 2) le definizioni,

(Art. 3) l'imposizione degli oneri di servizio pubblico,

(Art. 4) i contratti di servizio pubblico,

(Art. 5) deficienze, inadempienze, sanzioni e, nella proposta di legge A.C. 1525, controlli, inadempienze e penali,

(Art. 6) la Relazione economico-finanziaria, nonché la disciplina del bilancio di esercizio e del piano industriale a cura degli armatori onerati la vigilanza tecnica ed amministrativa,

(Art. 7) la vigilanza tecnica ed amministrativa,

(Art. 8) la copertura finanziaria.

Non possiamo che non essere d'accordo circa il criterio espresso della **solvibilità dell'armatore europeo** che acquisisce il contratto di servizio pubblico, in quanto quest'ultimo deve garantirne il rispetto nella forma e nel contenuto in ogni sua parte; come non possiamo non condividere la possibilità di **inserire gli stakeholder nella conferenza dei servizi** al fine di avere sempre un loro costruttivo, utile e necessario contributo, visto che questi ultimi rappresentano il mercato.

Inoltre, circa il punto relativo all'articolo 4. in merito all'impiego di navi **non superiori ai 18 anni di età**, riportato da entrambe le proposte di legge, è opportuno ricordare che fino a poco tempo fa e ancora oggi, vengono impiegate **in Sardegna navi di età superiore ai 50 anni** e pertanto risulterebbe forse un po' esagerato richiedere tale limite per le linee in convenzione. Pertanto, suggeriamo quello di **25 anni di età per le navi impiegate sulle linee in convenzione** ed in particolare per le navi tra i 20 ed i 25 anni di età si potrebbe presentare un certificato di idoneità rilasciato dal Port State Control (Guardia Costiera) o da un ente di certificazione internazionale che certifichi l'idoneità di tali navi dal punto di vista della sicurezza e della qualità del servizio.

Non vorrei però dilungarmi troppo circa gli articoli delle due proposte di legge in quanto probabilmente la discussione è andata avanti. Oggi il Ministero delle Infrastrutture Mobilità Sostenibili, seppur in ritardo ha predisposto dei bandi per i quali sono stati già identificati degli aggiudicatari come, ad esempio, nel caso della linea delle Tremiti e quella della linea Napoli-Cagliari-Palermo, mentre vi sono linee i cui bandi non hanno portato aggiudicazione come per la linea Genova- Porto Torres o addirittura **per la linea la Civitavecchia –Cagliari – Arbatrax la cui gara è andata deserta.**

Nel dettaglio, avendo noi studiato ed approfondito le gare ed i relativi bandi, riteniamo che alcuni requisiti dei bandi come **la frequenza o la velocità richieste talune volte risultano non necessari ed eccessivi** andando così contro la vocazione di ogni agenda nazionale ed europea circa il tema della sostenibilità e quindi della riduzione delle emissioni di CO2 ma anzi, andando addirittura nelle direzione opposta, poiché si richiede agli armatori frequenze giornaliere su linee in cui potrebbe bastare invece un servizio tri settimanale, aumentando così non solo i costi ma anche i consumi e le emissioni a danno del nostro Paese che deve sopportare tali diseconomie attraverso l'erogazione di maggiori contributi pubblici.

Ad esempio, questo avviene per il bando della linea Civitavecchia- Cagliari-Arbatax dove richiedevano l'impiego di due unità navali, mentre a nostro parere, sarebbe stata sufficiente una sola nave con un servizio tri settimanale.

Invece, per quanto riguarda la velocità, su diversi bandi è richiesta una velocità di crociera pari a circa 22 knts, che ci risulta estremamente elevata e che determina un aumento più che proporzionale di emissioni nocive quando, a nostro avviso, queste linee potrebbero essere servite anche a non più di 19,5 knts, il che anche in questo caso rappresenta un aumento di costo e di emissioni per il nostro Paese.

Infine, concludo il mio intervento richiamando la vostra attenzione circa l'ottimo lavoro svolto dagli Armatori che hanno permesso, con l'impiego delle loro navi che il mercato non fallisse garantendo tali linee in libero mercato quali Napoli-Palermo, Ravenna-Brindisi-Catania, Livorno-Cagliari e Genova-Olbia, tutte linee che oggi sono servite in libero mercato e che non richiedono alcun contributo, come veniva invece precedentemente fatto.

Ciò ha permesso, grazie allo sforzo degli armatori italiani, di far risparmiare al governo circa 45 milioni di euro all'anno a fronte dei precedenti 72 milioni di euro all'anno che venivano erogati a favore di un solo operatore.

Quest'enorme risparmio che il Governo ed il MIMS hanno raggiunto grazie allo sforzo e l'impegno dei nostri armatori dovrebbe essere, a nostro avviso, reinvestito in un modello misto per la continuità territoriale **supportando gli autotrasportatori sardi o coloro che lavorano per la Sardegna attraverso contributi pari a 100€ a camion imbarcato** ed eventualmente tale contributo potrebbe essere erogato su linee non oggetto di convenzione, in quanto tali linee già hanno tariffe massime stabilite dal bando, **una parte di questo importante risparmio potrebbe essere anche impiegato destinandolo ad un contributo rivolto a cittadini Sardi, Forze dell'ordine, medici, operatori sanitari o categorie in difficoltà, etc. etc.**

Inoltre, tale contributo oggi è più che mai necessario in considerazione dell'aumento vertiginoso del prezzo del carburante che ha raggiunto i massimi storici, e dell'utilizzo dal 2020 di carburante più costoso in quanto a minore tenore di zolfo, pertanto a maggior ragione tale contributo aiuterebbe la continuità ed il trasporto per la Sardegna.



CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori

Grazie Onorevole per averci dato la possibilità di far presente il nostro punto di vista, come CONFITARMA, e pertanto la prego di considerarci sempre a Sua disposizione.





CONFITARMA  
Confederazione Italiana Armatori