



CONFITARMA
Confederazione Italiana Armatori

Audizione Commissioni riunite 1^a e 5^a (Affari costituzionali e Bilancio) del Senato della Repubblica

Roma, 16 gennaio 2023

Nota Confitarma

Confitarma desidera, innanzitutto, ringraziare l'Ufficio di Presidenza delle Commissioni riunite 1^a e 5^a (Affari costituzionali e Bilancio) del Senato della Repubblica per l'opportunità offerta di fornire proprie osservazioni in relazione al d.l. 29 dicembre 2022, n. 198 (c.d. "Decreto Milleproroghe 2022").

PROROGA ARTICOLO 103-BIS

Dalla lettura del testo del predetto decreto, abbiamo appreso il mancato rinnovo, per l'anno 2023, di una misura che, adottata nel periodo emergenziale ed estesa nella sua validità fino al 31/12/2022, ha prodotto efficaci risultati in termini di semplificazione.

Ci riferiamo, in particolare, alla possibilità di stipulare in Italia le convenzioni di arruolamento del personale marittimo ai sensi dell'art. 329 cod. nav. (procedura per la stipulazione delle convenzioni di arruolamento all'estero, in luogo che non sia sede di autorità consolare), con sottoscrizione della stessa a bordo, alla presenza di due testimoni che vi appongono la propria firma e con successiva convalida ex art. 357 reg. nav. mar. nel primo porto utile.

Tale procedura semplificata, dapprima consentita per evitare il sovraccollamento degli Uffici nel pieno del periodo pandemico, è stata successivamente prorogata in ragione degli oggettivi benefici che ha comportato all'attività amministrativa svolta presso le Capitanerie di porto.

La possibilità di ricorrere all'adozione di tale procedura – concessa in origine ex art. 103-bis del d.l. 18/2020 convertito con modificazioni dalla Legge 27/2020 - è stata, infatti, successivamente estesa per effetto di successivi provvedimenti tra cui, da ultimo, dalla Legge 15/2022 di conversione con modificazioni del d.l. 228/2021 (art. 10, comma 3-ter) che ne ha prorogato l'applicazione fino al 31/12/2022.

Notevoli sono stati i benefici derivanti dall'applicazione dell'art. 329 cod. nav. per la stipulazione delle convenzioni di arruolamento in Italia sia per le compagnie di navigazione che per le Capitanerie di Porto, le quali hanno, fra l'altro, potuto rimodulare l'organizzazione della propria attività al venir meno di siffatto onere burocratico.

Anche nel corso dei lavori del "Tavolo del mare", istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, volto al confronto fra Amministrazioni e parti sociali sulle principali tematiche riguardanti il settore marittimo e portuale, in chiave di sostenibilità e

semplificazione, si è avuto modo di condividere i notevoli benefici apportati dall'adozione di tale procedura semplificata, nonché quelli che potrebbero derivare da una sua applicazione in via strutturale, quanto mai auspicata dall'intero cluster marittimo.

Tutto ciò premesso e considerato, si richiede l'inserimento - all'art. 10 (Proroga di termini in materie di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) del d.l. 29 dicembre 2022, n. 198 - del seguente emendamento che consenta di continuare ad applicare la suddetta procedura fino al 31/12/2023:

Dopo il comma 11, inserire il seguente: <<11-bis. All'articolo 103-bis del decreto-legge 17 marzo 2020, n. 18, convertito, con modificazioni, dalla legge 24 aprile 2020, n. 27, le parole: "fino al 31 dicembre 2022" sono sostituite dalle seguenti: "fino al 31 dicembre 2023".>>

RECUPERO STANZIAMENTI MAREBONUS 2022

Dati Autostrade del Mare

Le Autostrade del Mare (traghetti RoRo/pax) hanno trasportato 61,6 mln di tonnellate di merci nel 2021, consentendo di eliminare dalla strada circa 2,3 milioni di TIR all'anno - equivalenti a 2,7 milioni di tonnellate di emissioni evitate di CO2 - e riducendo sensibilmente i danni e costi legati all'incidentalità e alla congestione stradale, a tutto beneficio della collettività.

Marebonus

Tali risultati sono stati conseguiti anche grazie al Marebonus, incentivo al trasferimento modale strada-mare. Visto il successo dell'incentivo con la Legge di Bilancio 2021 (178/2020 art.1, c.672) sono stati stanziati 105 milioni di euro per il periodo 2022-2026 per il nuovo incentivo all'interscambio modale in fase di definizione da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Purtroppo, tali dotazioni - già di per sé ridotte rispetto a quelle del vecchio Marebonus - rischiano di essere ulteriormente assottigliate a causa della perdita delle quote relative al 2022 in ragione della mancata adozione del regolamento di attuazione. Sono - infatti - tuttora in corso le interlocuzioni tra l'Amministrazione e la DG Competition per l'approvazione della misura. L'emendamento, peraltro a costo zero per l'erario, che insieme ad Assarmatori stiamo chiedendo di inserire nel DDL Milleproroghe è necessario per poter "recuperare" gli importi (39 milioni di euro) già stanziati dalla legge di bilancio 2021 (LB 178/2020 art.1, c.672

- 19,5 milioni di euro) e dal c.d. decreto – ucraina (DL N.21 DEL 21/3/2022 ART.13 C. 1 conv L. 20/5/2022, n. 51 - 19,5 milioni di euro) per l'annualità 2022, destinandoli alle successive annualità 2023 e 2024. Ciò avrà l'effetto di proseguire l'azione virtuosa, riconosciuta dall'Ue come best practice e imitata da importanti stati membri, di incentivare l'intermodalità attraverso meccanismi di finanziamento a sostegno della domanda di servizi logistici alternativi al tutto strada incoraggiando, così, le imprese di autotrasporto a fare il miglior uso possibile delle rotte marittime.

Per apprezzare l'efficacia del Marebonus basti pensare che, un recente studio dell'ENEA ha valutato che nel solo 2019 - rispetto al 2017 - il Marebonus ha prodotto un risparmio di energia finale e primaria pari rispettivamente a circa 191 Ktep e 200 Ktep (a fronte di 45 milioni di euro stanziati). Allo stesso tempo, secondo il PNRR, il risparmio energetico atteso dal "Superbonus edilizio 110%" è di circa 191 Ktep l'anno, praticamente identico a quello conseguito con il Marebonus.

Vale la pena evidenziare che, pur scalando gli investimenti del superbonus del PNRR (13,95 miliardi di euro) sui 30 anni di vita utile degli interventi di ristrutturazione, il costo per lo Stato del Marebonus è stato pari a un decimo del Superbonus a parità di risparmio energetico ottenuto (235 euro per tep risparmiato del Marebonus contro 2.434 euro per tep risparmiato del Superbonus).

Sia per efficacia rispetto all'obiettivo (risparmio energetico) che per efficienza economica (costo/tep) il Marebonus rappresenta una vera e propria best practice nazionale fra le misure di riduzione delle emissioni di CO₂, che è stata peraltro presa a modello da diversi paesi europei, come ad esempio la Spagna che ne ha recentemente implementato una sua versione.

Tale strumento, oltre ad essere importante per stimolare l'utenza (in questo caso gli autotrasportatori) all'adozione di comportamenti ambientalmente virtuosi, ha un'ulteriore particolarità. Infatti, rispetto alla generalità degli incentivi, è a consuntivo: in sostanza lo Stato eroga le risorse solo a valle del processo, cioè a fronte dello spostamento modale effettivamente conseguito. In ragione di tali risultati, il Governo ha deciso di rinnovare l'incentivo per il prossimo quinquennio (fino al 2026) e stanziare nuove risorse.

Tutto ciò premesso e considerato, si richiede l'inserimento – sempre all'art. 10 (Proroga di termini in materie di competenza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) del d.l. 29 dicembre 2022, n. 198 - del seguente emendamento:

Dopo il comma 11, inserire il seguente: <<11-ter. Per le finalità di cui all'articolo 1 comma 647, della legge 28 dicembre 2015, n. 208, all'art. 1, comma 672, della legge 30 dicembre 2020, n. 178, sostituire le parole “per l'anno 2022” con le seguenti “per l'anno 2023”. Inoltre, all'art. 13 comma 1 del decreto-legge 21 marzo 2022, n. 21, convertito in legge dalla legge 20 maggio 2022, n. 51, sostituire le parole “per l'anno 2022” con le seguenti: “per l'anno 2024”.>>