



Conversione in legge del decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59,
recante “Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano
nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli
investimenti” (A.S. 2207)

SENATO DELLA REPUBBLICA

5a Commissione (Bilancio)

Roma, maggio 2021

Assarmatori ringrazia il Presidente della 5^a Commissione Programmazione economica, bilancio del Senato della Repubblica e tutti i commissari, per l'opportunità avuta di esprimere proprie considerazioni sul decreto legge n. 59/21 recante "Misure urgenti relative al Fondo complementare al Piano nazionale di ripresa e resilienza e altre misure urgenti per gli investimenti".

Il decreto che dispone l'approvazione del Piano nazionale per gli investimenti complementari, finalizzato ad integrare con risorse nazionali gli interventi del Piano nazionale di ripresa e resilienza (PNRR) per complessivi 30.622,46 milioni di euro per gli anni dal 2021 al 2026, destina circa un terzo delle risorse stanziato alla realizzazione di progetti che riguardano - in particolare - lo sviluppo di interventi nei settori delle infrastrutture e dei trasporti.

Nella strategia di rilancio del Paese, non v'è dubbio alcuno che il Piano nazionale per gli investimenti complementari rappresenti un ulteriore volano per superare la crisi economica determinata da oltre un anno e mezzo di pandemia.

Entrando nel merito delle misure previste dal provvedimento per il settore marittimo, Assarmatori ha accolto con particolare soddisfazione i pareri espressi da entrambe le Commissioni parlamentari trasporti alle Commissioni bilancio assegnatarie della Proposta di Piano nazionale di ripresa e resilienza a cui il Piano nazionale per gli investimenti complementari esplicitamente si collega (Doc. XXVII, n. 18 che si riportano in allegato).

Tali pareri considerano:

- Per il Senato: di *"prevedere maggiori investimenti nel rinnovo della flotta navale italiana, sia per raggiungere l'obiettivo di ridurre le emissioni che di incentivare la produzione industriale della cantieristica navale italiana, ponendo particolare attenzione ai collegamenti con le isole e al potenziamento delle autostrade del mare;"*
- Per la Camera: che *"si includa il trasporto marittimo privato tra i settori da coinvolgere per la ripresa sostenibile e innovativa prevedendo misure di incentivazione per il rinnovo della flotta e il miglioramento delle performance ambientali, ponendo l'attenzione sull'esigenza di garantire che gli incentivi rivolti al rinnovo e al rifitting della flotta privata abbiano una ricaduta occupazionale e industriale sul territorio nazionale e europeo."*

Il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59, nello specifico, sembra cogliere nel segno e confermare le autorevoli indicazioni del Parlamento. Il Piano complementare dispone infatti il *rinnovo flotte navi*¹ con uno stanziamento complessivo di 800 milioni di euro, ripartiti secondo le grandezze indicate nelle seguenti annualità:

- 45 milioni di euro per l'anno 2021
- 54,2 milioni di euro per l'anno 2022
- 128,8 milioni di euro per l'anno 2023
- 222 milioni di euro per l'anno 2024

¹ Testuale: "Rinnovo flotte, bus, treni e navi verdi – Navi"

- 200 milioni di euro per l'anno 2025
- 150 milioni di euro per l'anno 2026

L'importanza della misura suggerisce quindi di richiamare l'attenzione del decisore sulla necessità di individuare a valle della conversione in legge, le modalità, criteri e tipologie di intervento in grado di sostenere efficacemente gli investimenti dei privati.

Il rinnovamento della flotta passa, infatti, non solo attraverso i progetti di investimento per le nuove costruzioni ma anche per significativi interventi di refitting che rendano il naviglio esistente sensibilmente più eco-compatibile, sia sotto il profilo del risparmio energetico – e quindi di riduzioni delle emissioni di GHG – sia sotto il profilo della riduzione delle altre emissioni nocive.

In linea di principio occorre considerare che l'attuale consistenza della flotta è quella necessaria al mantenimento del network di servizi marittimi essenziali con le navi cd. traghetto. Se quindi si utilizzassero tutte le risorse solo per produrre naviglio nuovo, si riuscirebbe a sostituire solo un numero limitato di navi.

In tale contesto, è bene quindi evidenziare che la flotta navale del Paese - da considerare per la destinazione delle risorse nazionali del Piano nazionale degli investimenti complementare, è sostanzialmente riconducibile a:

- (i) mezzi veloci e piccoli traghetti per i collegamenti a corto raggio con le isole minori;
- (ii) navi traghetto RO-PAX, per i collegamenti con le isole maggiori e le linee delle autostrade del mare.

E' su queste navi che dovrà essere compiuto lo sforzo da parte delle imprese con l'aiuto del Governo auspicando che l'aiuto dello Stato garantisca una percentuale congrua del finanziamento necessario alle imprese marittime per sostenere, insieme anche ai mezzi propri e alle risorse del mercato finanziari, il costo del rinnovo e/o del refitting delle navi.

In **conclusione**, le ragioni cardine per le quali è ormai indispensabile l'intervento del Governo per l'attuazione delle misure volte alla sostituzione e/o refitting della flotta nazionale, possono riassumersi con:

- (i) la tutela della rete trasportistica marittima nazionale, collegata alla più ampia rete di collegamento europea *TEN-T* che ha, tra le altre, l'essenziale funzione di "*inclusione sociale*" per le popolazioni insulari e periferiche;
- (ii) la necessità di adeguare la non più giovane flotta nazionale di lungo e corto raggio agli obiettivi climatici che l'Europa si prefigge (zero emissioni entro il 2050) con una transizione energetica delle flotte mediante un generale ammodernamento di quelle armate da compagnie che operano servizi regolari di linea nel Paese.

Una considerazione a parte va fatta, infine, in merito alla misura del **Cold Ironing**.

Su questo punto, Assarmatori ritiene che andrebbero evitati "*interventi a pioggia*" che non tengano affatto in considerazione le specifiche caratteristiche di traffico di ciascun porto.

Deve inoltre considerarsi che oggetto dell'intervento – in via prioritaria – deve essere il servizio di trasporto marittimo di linea.

L'intervento pubblico dovrebbe poi incentivare contemporaneamente l'elettificazione delle banchine e l'elettificazione delle navi che in quelle banchine fanno sistematicamente scalo. Infine il costo dell'energia deve essere equiparato a quello del carburante fossile. Diversamente le imprese sosterranno ulteriori costi che si ribalteranno sul costo del trasporto.

Data l'occasione - forse irripetibile - offerta dal Recovery Plan, auspichiamo dunque che il decreto-legge 6 maggio 2021, n. 59 possa essere convertito senza modifiche che ne alterino la originale funzione come ipotizzata dal Governo e che in seguito si sappiano porre in essere le scelte migliori rispetto ai progetti meritevoli di essere finanziati per un effettivo rilancio del Paese, in una prospettiva di sviluppo e di maggiore attenzione all'ambiente, come richiesto dalla stessa Unione europea.