

Atto del Governo n. 3 “Schema di Decreto Legislativo recante riordino della disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica”

Assarmatori è l'Associazione di categoria del settore marittimo che rappresenta, tra le altre, le compagnie di navigazione le cui attività rientrano nell'ambito del TPL e che assicurano la continuità territoriale tramite i collegamenti con le isole maggiori e minori del Paese. A tal proposito si ricorda la recente modifica dell'art. 119 della Costituzione che adesso recita *“La Repubblica riconosce le peculiarità delle Isole e promuove le misure necessarie a rimuovere gli svantaggi derivanti dall'insularità”*.

Con riferimento al testo dell'Atto del Governo, che rappresenta l'opportunità di prevedere un serio riordino della materia dei servizi pubblici locali, è possibile esprimere alcune riflessioni che riguardano il settore del trasporto pubblico locale marittimo. Si tratta, nello specifico, di servizi marittimi che ad oggi vedono alcuni operatori agire in forza di contratti di servizio pubblico ed altri – la maggioranza – nel libero mercato.

Nel 2019 sono stati oltre 26 milioni i passeggeri che hanno utilizzato il trasporto marittimo locale in Italia. In questo ambito, assume grande rilevanza il trasporto passeggeri nel Golfo di Napoli che in termini di persone trasportate (oltre 8 milioni l'anno) è secondo solo a quello della Baia di Hong Kong. Altro quadrante strategico e ad alta intensità di traffico, è lo stretto di Messina. Gli altri servizi marittimi a corto raggio riguardano principalmente le isole minori della Toscana, della Sicilia, della Sardegna e delle Isole Tremiti.

Con questa importante iniziativa il Legislatore ha affermato nuovamente in maniera più chiara, un principio che possiamo considerare immanente non solo nella nostra carta costituzionale ma anche nei principi che debbono reggere l'agire della pubblica Amministrazione. **Alle popolazioni insulari deve essere garantita la mobilità in maniera, per quanto è possibile, uguale rispetto alla popolazione della terraferma.** Per poter garantire questo diritto così importante, per la società e l'industria delle isole deve essere posta una particolare attenzione, cosa che non è sempre stata fatta, al settore del trasporto marittimo di corto raggio che poi è quello più fragile, essendo molte le isole minori e gravosa l'attività di trasporto specialmente durante il periodo invernale caratterizzato da condizioni metereologiche sempre più difficili.

La consistenza attuale della flotta nazionale operante nei servizi di trasporto marittimo locale passeggeri (e merci anche al seguito) è di poco superiore a 170 unità, di cui il 44% circa della tipologia Ro-Ro/Pax, mentre il restante 56% fa riferimento a unità veloci (aliscafi, catamarani, etc.).

Il presente documento intende, dunque, portare all'attenzione le principali tematiche che caratterizzano il trasporto marittimo locale.

Al tal fine, si evidenziano di seguito quattro temi di particolare rilievo.

I. Emergenza costi

La notoria assenza di attenzione al comparto è testimoniata dalla lettura del testo del Decreto *cd. Aiuti- quater* così come evidenziato dall'art. 7 che prevede, per le imprese di autotrasporto, l'erogazione di contributi allo scopo di mitigare gli effetti economici negativi derivanti dagli aumenti eccezionali registratisi sul prezzo dei carburanti in conseguenza della crisi russo-ucraina. Nell'intero testo del Decreto affidato alle Camere per la conversione in legge non si configurano aiuti per le imprese di navigazione impegnate nei servizi locali. V'è quindi il rischio concreto che gli operatori siano costretti a "ribaltare" il maggior costo di esercizio sull'utenza e su cittadini e imprese. **Occorre che in qualche modo venga assicurato il principio secondo cui ad un aumento imprevedibile dei costi di esercizio, debba corrispondere l'obbligo della pubblica Amministrazione di mantenere l'equilibrio economico della gestione.** Corrisponde a verità che questo principio è talvolta menzionato nei contratti di convenzione che, tuttavia, rappresentano solo una parte neppure rilevante del settore del trasporto marittimo locale. È importante che dell'affermazione di questo principio se ne faccia carico il Legislatore perché è impossibile ipotizzare un sistema del trasporto senza prevedere la tutela degli operatori che operano in quel settore, spesso connotato da regimi tariffari controllati dalle Autorità regionali che, evidentemente, non vedono di buon occhio l'aumento del costo del trasporto.

II. FIT for 55

Nell'ambito del *Green Deal* europeo, il quadro complessivo previsto nelle proposte del pacchetto *Fit for 55* delinea un aggravio di costi per la paventata inclusione del settore marittimo nel sistema dei certificati di emissione fino ad oggi relegati alla industria cosiddetta pesante. Su quest'ultimo tema si sono espresse, su nostra sollecitazione nella passata Legislatura, anche la Commissione Ambiente della Camera e la Commissione Politiche dell'Unione europea del Senato tramite due importanti Risoluzioni che hanno evidenziato al Governo la necessità della protezione del comparto per scongiurare l'aggravio dei costi del trasporto di prossimità. L'industria si è adoperata, soprattutto quella italiana che è la più importante in Europa, tramite una proposta bipartisan per l'ottenimento di un'esenzione per le isole (fino a 200 mila abitanti), fino al 2030. Ciononostante, molto ancora deve essere fatto e questi risultati non devono indurre ad abbassare la guardia. Infatti deve proseguire l'azione di salvaguardia del TPL marittimo, che è l'elemento debole di una catena di valore tipica delle realtà insulari.

III. Regolazione

Il mondo del trasporto è dettagliatamente regolato dalle Delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti ("ART"). L'Associazione vede con favore la regolazione come valore per l'industria, essendo questa un punto di riferimento che limita la discrezionalità amministrativa, talvolta poco propensa a considerare le esigenze delle imprese a cui viene spesso trasferito il rischio di fattori esogeni (come, ad esempio, nel caso della recente impennata dei costi di esercizio non

adeguatamente controbilanciati da un corrispondente aumento del sostegno pubblico ovvero da un aumento del regime tariffario).

Una realistica regolazione è senz'altro un elemento importante per un mercato efficiente. Riteniamo sia importante che negli atti parlamentari venga menzionata la circostanza che l'attività di regolazione debba proteggere il mercato, garantendo un accesso trasparente ed equo alle procedure di evidenza pubblica e una verifica delle modalità attraverso le quali le imprese autorizzate esercitano l'attività. **La regolazione deve parimenti proteggere le imprese attive nel segmento attraverso strumenti di regolazione specialmente in relazione alle componenti tariffarie che assecondino la necessità di mantenere l'equilibrio della gestione.**

IV. Semplificazione

Occorre una vigorosa semplificazione sia per ciò che concerne la normativa, sia per quanto riguarda i certificati professionali della gente di mare. In particolare, allo stato attuale, per il personale adibito ai servizi sulle navi impiegate nella navigazione costiera sono applicati gli stessi titoli e certificati professionali e la stessa formazione continua prevista per il personale marittimo impiegato sui servizi internazionali ed oceanici. Ciò costituisce un fattore che comprime il lavoro marittimo, specialmente italiano, e che mette a repentaglio i servizi stessi per mancanza di personale. La necessaria **semplificazione della burocrazia e lo snellimento dei processi amministrativi e dei certificati professionali, tutti interventi a "costo zero" per l'Erario**, potrebbero considerarsi nel testo dell'Atto in discussione, posto che è noto che i vincoli burocratici rappresentano un costo ed un ostacolo significativo all'efficienza delle imprese che riducono, in ultima analisi, il beneficio all'utenza.

V. Analisi del testo.

Una breve disamina consente, inoltre, di segnalare che:

- **all'articolo 7** (rubricato "*Competenze delle autorità di regolazione nei servizi pubblici locali a rete*") sarebbe necessario un richiamo alla specificità del mare, troppo spesso amalgamata con altri settori - pure interessati dal TPL - che hanno caratteristiche ontologicamente diverse e che sono regolati da norme assolutamente distinte. La generalizzazione, che fino ad oggi ha compreso il settore del trasporto marittimo, deve essere abbandonata a favore di una regolazione che tenga conto delle caratteristiche, in generale assolutamente distinte, di questo settore del TPL;
- **all'articolo 26** (rubricato "*Tariffe*") non si evidenziano particolari rilievi se non il bisogno di sottolineare la **centralità del regime tariffario e la necessità che lo stesso possa essere adeguato in maniera automatica dagli enti affidanti secondo regole possibilmente predeterminate, sottraendo tale attività alla loro discrezionalità amministrativa.**

6 dicembre 2022