

Caro traghetti e continuità marittima merci: gli esiti dell'incontro col Ministro Trasporti

Da

[Cagliariipad Redazione](#)

-

3 Febbraio 2020



Si è tenuto a Roma venerdì scorso 31 gennaio il tanto atteso secondo incontro tra **MIT** ed **Associazioni di Categoria** sul tema del **caro trasporti marittimi green**, volto a verificare soluzioni per ridurre i sovraccosti determinati dall'innalzamento delle tariffe da parte degli armatori conseguente all'entrata in vigore degli obblighi ambientali previsti dal Regolamento IMO 2020.

Nell'incontro al Ministero – presenti le associazioni di rappresentanza dell'Autotrasporto e delle Compagnie di navigazione e i principali armatori – il vice ministro Cancelleri ha ribadito la sensibilità del Governo su una criticità che non riguarda soltanto le imprese di autotrasporto – indubbiamente colpite direttamente e in maniera più dannosa – ma rischia di mettere fuori mercato tutta la merce trasportata da e per la Sardegna, e di mettere in ginocchio la nostra economia e dare un ulteriore duro colpo a quella del Paese.

La proroga della continuità territoriale marittima

Cancelleri ha confermato che per contenere questa emergenza si farà certamente ricorso per la Sicilia a un ulteriore stanziamento che incrementi l'importo già destinato al "Marebonus" e che tale incremento sarà ad esclusivo appannaggio degli autotrasportatori. Il vice ministro ha quindi assicurato che per la **Sardegna**, esclusa dall'agevolazione per sviluppare la modalità combinata strada-mare "Marebonus", si cercherà di intervenire sulla **convenzione** per la continuità territoriale in scadenza il prossimo luglio 2020 per evitare di incorrere in infrazioni comunitarie per Aiuti di Stato. Qualora il MIT non riuscisse a completare le procedure necessarie all'emanazione del nuovo bando entro la scadenza di luglio, ha spiegato Cancelleri, si andrebbe in regime di prorogatio della convenzione esistente oggi. Il vice ministro ha inoltre preso favorevolmente atto della disponibilità della Giunta regionale sarda di prevedere nella Finanziaria regionale 2020 stanziamenti integrativi a quelli statali, così come spiegato durante l'incontro dall'assessore ai Trasporti Giorgio Todde.

Le richieste della CNA FITA

I rappresentanti della CNA Fita hanno ricordato con forza che le imprese di autotrasporto in Sardegna stanno sopportando un incremento dei noli marittimi che le compagnie di navigazione avevano già operato dallo scorso anno e che, nel biennio 2018-2020, si attesta intorno al 60%: c'è pertanto un'urgenza eccezionale e una stringente necessità che gli interventi contenitivi ipotizzati siano di brevissimo periodo e vengano attuati quanto prima. CNA FITA ha inoltre ribadito che per questi interventi di breve periodo, sia le risorse per lo sviluppo del combinato strada-mare in Sicilia che gli incentivi previsti per la compensazione in Sardegna dovrebbero essere riconosciuti

direttamente agli autotrasportatori, i tempi di pagamento dovrebbero essere celeri, e si dovrebbero introdurre maggiori misure a garanzia della legalità e regolarità delle imprese.

CNA FITA ha quindi richiesto con forza l'esigenza di trasparenza sull'incidenza reale che questi obblighi ambientali hanno sull'assetto dei costi delle Compagnie. Va infatti scongiurato qualsiasi possibile profitto ingiustificato a danno degli autotrasportatori: poiché l'industria navale è indiscutibilmente uno dei maggiori contribuenti all'inquinamento e alle emissioni di carbonio del pianeta, è stato evidenziato che non è sufficiente che gli armatori, su richiesta del MIT, abbiano dato la garanzia di non ricorrere ad ulteriori aumenti dei noli marittimi. Per contenere i costi, soprattutto quelli esterni, le imprese di navigazione debbono infatti promuovere investimenti in innovazione, compresi ad esempio quello di rottamare le navi più vecchie sostituendole con quelle alimentate da carburanti a zero emissioni, o dotarle di scrubber adeguati.

Quanto alle specificità della Sardegna, il **presidente regionale CNA FITA Franco Pinna** ha ricordato che questo territorio presenta i requisiti previsti per il riconoscimento tra le regioni "ultraperiferiche" per le quali, a norma del Trattato sul funzionamento dell'UE (art. 349), sarebbe possibile, avendone lo status, prevedere provvedimenti specifici in deroga alle disposizioni del trattato. È stato quindi chiesto al Vice Ministro Cancellieri di valutare la possibilità di interloquire con l'UE in merito a questa specialità, e comunque di farsi carico come Stato membro italiano di sostenere la specificità insulare per superare i gap infrastrutturali ed economici della Sardegna in via definitiva.

Sui collegamenti marittimi ha inoltre auspicato e sollecitato nel medio periodo l'istituzione di almeno due linee – **una su Olbia e una su Cagliari** – dedicate al solo trasporto merci considerato che, nel periodo estivo, caravan e vetture hanno priorità d'imbarco sui veicoli pesanti mentre quest'ultimi, al di là della stagionalità turistica, sostengono da soli la prevalente redditività delle compagnie di navigazione.

Sardegna e Sicilia, marebonus e tariffa unica per aiutare l'autotrasporto

Diverse le misure discusse all'ultimo incontro al ministero dei trasporti. In Sicilia un Marebonus potenziato, in Sardegna una nuova Convenzione Stato-cabotaggio, o la proroga della vecchia



(www.anek.gr)

In Sicilia, un Marebonus potenziato, in Sardegna un tempestivo intervento sulla Convenzione Stato-Tirrenia, in scadenza a luglio, che sia un nuovo bando o una proroga. Si basa su questi due assi la strategia del governo per aiutare le imprese dell'autotrasporto a sopperire il rincaro del cobotaggio merci intra-insulare. Venerdì scorso, a Roma, si è tenuto un incontro al ministero dei Trasporti con le associazioni di categoria del settore per intervenire sul caro tariffe dei traghetti degli ultimi anni, ultimamente dovuto alle nuove normative dell'International Maritime Organization sul tenore di zolfo del combustibile marittimo.

Marebonus e Convenzione Stato-cabotaggio
Il viceministro ai Trasporti, Giancarlo Cancellari, ha sottolineato che il rincaro non colpisce solo le imprese di autotrasporto, che sono comunque la categoria più danneggiata, ma anche i costi della merce trasportata da e per la Sardegna. Sulla Sicilia il viceministro intende stanziare risorse che incrementi il "Marebonus", l'incentivo per imbarcare i mezzi pesanti. Per quanto riguarda la Sardegna, esclusa da questa agevolazione, si cercherà di intervenire sulla convenzione per la continuità territoriale, in scadenza a luglio, per evitare di incorrere in infrazioni comunitarie per Aiuti di Stato. Qualora il ministero

dei Trasporti non riesca ad emanare il bando in tempo a quel punto scatterebbe una proroga. A corollario di questi interventi, si aggiunge la proposta della Giunta regionale sarda di inserire nella Finanziaria regionale 2020 stanziamenti integrativi a quelli statali.

Secondo Franco Pinna, presidente regionale di CNA FITA, le tariffe per il trasporto merci verso le due principali isole italiane dovrebbe essere uguali per tutti, come una normale tariffa autostradale, visto che i collegamenti di cabotaggio sono l'unico modo per raggiungerle. Un costo uniforme indipendente dalla frequenza e dalla grandezza delle flotte che offrono i servizi. In questo modo, secondo il sindacato, si eviterebbe anche la polverizzazione dell'autotrasporto in piccoli autotrasportatori.

Inoltre, almeno verso Olbia e verso Cagliari dovrebbero esserci una linea ciascuna dedicata al solo trasporto merci, considerando che nel periodo estivo le vetture private hanno la priorità.

Secondo i calcoli di CNA FITA, tra il 2018 e il 2020 il rincaro dei noli marittimi è stato intorno al 60 per cento. Secondo il sindacato, gli inventivi al Marebonus siciliano e il bando/proroga della convenzione andrebbero riconosciuti direttamente agli autotrasportatori, «i tempi di pagamento dovrebbero essere celeri e si dovrebbero introdurre maggiori misure a garanzia della legalità e regolarità delle imprese», si legge in una nota di CNA FITA.

Pinna ha ricordato che la Sardegna presenta i requisiti previsti per il riconoscimento tra le regioni "ultraperiferiche" per le quali, a norma del Trattato sul funzionamento dell'UE (art. 349), possono godere di provvedimenti specifici in deroga alle disposizioni del trattato.

A proposito dei costi, Confitarma si è impegnata a evitare ulteriori aumenti, GNV invece non li ha esclusi. Tutti gli armatori non hanno quindi ceduto su un ribasso degli aumenti già previsti e applicati dal primo gennaio agli utenti, quelli legati all'aumento della raffinazione del bunker, oggi con molto meno zolfo che in passato. Gli armatori pare che siano disposti a rinunciare al finanziamento aggiuntivo del Marebonus per ribaltarlo sugli autotrasportatori.

Comunque sia, sottolinea CNA FITA, «va scongiurato qualsiasi profitto ingiustificato a danno degli autotrasportatori. Non è sufficiente che gli armatori, su richiesta del MIT, abbiano dato la garanzia di non ricorrere ad ulteriori aumenti dei noli marittimi. Per contenere i costi, soprattutto quelli esterni, le imprese di navigazione debbono infatti promuovere investimenti in innovazione, compresi ad esempio quello di rottamare le navi più vecchie sostituendole con quelle alimentate da carburanti a zero emissioni, o dotarle di scrubber adeguati. Non è accettabile che il trasporto di merci su strada si faccia carico sia dei costi ambientali di propria pertinenza, sia di quelli che devono sostenere gli armatori: pertanto è stato richiesto che il governo faccia valere la sua autorità in materia».

Infine, UNATRAS, organo di rappresentanza unitaria di cui CNA FITA fa parte, chiede il ritorno alla pubblicazione integrale dei «valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell'impresa di autotrasporto», con tutte le voci di costo, non solo del gasolio. Cancellieri ha detto che la proposta di ripubblicazione è stata presentata dal ministero all'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, che la sta valutando, a breve verrà presentata alle Associazioni di categoria e poi dovrebbe essere pubblicata.

CNA FITA, caro traghetti green e continuità marittima delle merci

Gli esiti dell'incontro col Ministero dei Trasporti del 31 gennaio 2020 e le richieste della CNA FITA Sardegna sul caro dei traghetti green e sulla continuità marittima delle merci

03/02/2020



Si è tenuto a Roma venerdì scorso 31 gennaio il tanto atteso secondo incontro tra MIT ed Associazioni di Categoria sul tema del caro trasporti marittimi green, volto a verificare soluzioni per ridurre i sovraccosti determinati dall'innalzamento delle tariffe da parte degli armatori conseguente all'entrata in vigore degli obblighi ambientali previsti dal Regolamento IMO 2020.

Nell'incontro al Ministero – presenti le associazioni di rappresentanza dell'Autotrasporto e delle Compagnie di navigazione e i principali armatori – il vice ministro Cancelleri ha ribadito la sensibilità del Governo su una criticità che non riguarda soltanto le imprese di autotrasporto – indubbiamente colpite direttamente e in maniera più dannosa – ma rischia di mettere fuori mercato tutta la merce trasportata da e per la Sardegna, e di mettere in ginocchio la nostra economia e dare un ulteriore duro colpo a quella del Paese.

Cancelleri ha confermato che per contenere questa emergenza si farà certamente ricorso per la Sicilia a un ulteriore stanziamento che incrementi l'importo già destinato al "Marebonus" e che tale incremento sarà ad esclusivo appannaggio degli autotrasportatori. Il vice ministro ha quindi assicurato che per la Sardegna, esclusa dall'agevolazione per sviluppare la modalità combinata strada-mare "Marebonus", si cercherà di intervenire sulla convenzione per la continuità territoriale in scadenza il prossimo luglio 2020 per evitare di incorrere in infrazioni comunitarie per Aiuti di Stato. Qualora il MIT non riuscisse a completare le procedure necessarie all'emanazione del nuovo bando entro la scadenza di luglio, ha spiegato Cancelleri, si andrebbe in regime di prorogatio della convenzione esistente oggi. Il vice ministro ha inoltre preso favorevolmente atto della disponibilità della Giunta regionale sarda di prevedere nella Finanziaria regionale 2020 stanziamenti integrativi a quelli statali, così come spiegato durante l'incontro dall'assessore ai Trasporti Giorgio Todde.

I rappresentanti della CNA Fita hanno ricordato con forza che le imprese di autotrasporto in Sardegna stanno sopportando un incremento dei noli marittimi che le compagnie di navigazione avevano già operato dallo scorso anno e che, nel biennio 2018-2020, si attesta intorno al 60%: c'è pertanto un'urgenza eccezionale e una stringente necessità che gli interventi contenitivi ipotizzati siano di brevissimo periodo e vengano attuati quanto prima. CNA FITA ha inoltre ribadito che per questi interventi di breve periodo, sia le risorse per lo sviluppo del combinato strada-mare in Sicilia che gli incentivi previsti per la compensazione in Sardegna dovrebbero essere riconosciuti direttamente agli autotrasportatori, i tempi di pagamento dovrebbero essere celeri, e si dovrebbero introdurre maggiori misure a garanzia della legalità e regolarità delle imprese. A proposito dei costi, Confitarma si è impegnata a evitare ulteriori aumenti, GNV invece non li ha esclusi. Tutti gli armatori non hanno quindi ceduto su un ribasso degli aumenti già previsti e applicati dal 1° gennaio 2020 agli utenti, da loro ritenuti

necessari a coprire i nuovi costi di esercizio per l'adeguamento green al Regolamento IMO. Si sono invece resi disponibili a "rinunciare" al finanziamento aggiuntivo del Marebonus che dovrebbe essere ribaltato interamente agli autotrasportatori.

CNA FITA ha quindi richiesto con forza l'esigenza di trasparenza sull'incidenza reale che questi obblighi ambientali hanno sull'assetto dei costi delle Compagnie. Va infatti scongiurato qualsiasi possibile profitto ingiustificato a danno degli autotrasportatori: poiché l'industria navale è indiscutibilmente uno dei maggiori contribuenti all'inquinamento e alle emissioni di carbonio del pianeta, è stato evidenziato che non è sufficiente che gli armatori, su richiesta del MIT, abbiano dato la garanzia di non ricorrere ad ulteriori aumenti dei noli marittimi. Per contenere i costi, soprattutto quelli esterni, le imprese di navigazione debbono infatti promuovere investimenti in innovazione, compresi ad esempio quello di rottamare le navi più vecchie sostituendole con quelle alimentate da carburanti a zero emissioni, o dotarle di scrubber adeguati. CNA FITA ha pertanto ribadito che sul piano ambientale occorre che anche le compagnie di navigazione si assumano le loro responsabilità, così come sta facendo l'autotrasporto merci in tema di accise e svecchiamento del parco veicolare. Non è accettabile che il trasporto di merci su strada si faccia carico sia dei costi ambientali di propria pertinenza, sia di quelli che devono sostenere gli armatori: pertanto è stato richiesto che il Governo faccia valere la sua autorità in materia.

Quanto alle specificità della Sardegna, il presidente regionale CNA FITA Franco Pinna ha ricordato che questo territorio presenta i requisiti previsti per il riconoscimento tra le regioni "ultraperiferiche" per le quali, a norma del Trattato sul funzionamento dell'UE (art. 349), sarebbe possibile, avendone lo status, prevedere provvedimenti specifici in deroga alle disposizioni del trattato. È stato quindi chiesto al Vice Ministro Cancellieri di valutare la possibilità di interloquire con l'UE in merito a questa specialità, e comunque di farsi carico come Stato membro italiano di sostenere la specificità insulare per superare i gap infrastrutturali ed economici della Sardegna in via definitiva.

Il presidente regionale della CNA FITA ha inoltre richiamato il diritto alla mobilità delle merci e delle persone e la necessità di concorrere sul mercato in condizioni paritarie tra gli stessi autotrasportatori sardi e con gli altri competitors che

movimentano merci da e per la Sardegna, evidenziando che così come le autostrade italiane costano lo stesso importo €/km per ogni autotrasportatore che le percorre, anche tutte le rotte – che per la Sardegna sono le “autostrade” da percorrere obbligatoriamente, data la condizione di insularità – dovrebbero costare lo stesso importo per ogni vettore, indipendentemente dalla frequenza dei passaggi o dalla grandezza delle flotte, evitando così la polverizzazione dei piccoli autotrasportatori.

Sui collegamenti marittimi ha inoltre auspicato e sollecitato nel medio periodo l’istituzione di almeno due linee – una su Olbia e una su Cagliari – dedicate al solo trasporto merci considerato che, nel periodo estivo, caravan e vetture hanno priorità d’imbarco sui veicoli pesanti mentre quest’ultimi, al di là della stagionalità turistica, sostengono da soli la prevalente redditività delle compagnie di navigazione.

Infine, le associazioni degli autotrasportatori riconducibili ad UNATRAS (organo di rappresentanza unitaria di cui CNA Fita fa parte) hanno chiesto che il MIT torni alla integrale pubblicazione dei “valori indicativi di riferimento dei costi di esercizio dell’impresa di autotrasporto”. La loro piena ripubblicazione che contempli tutte le principali voci di costo e non solo il gasolio, è da sempre una delle principali rivendicazioni della categoria sottoposta ai vari ministri che si sono succeduti dal 2015 ad oggi, perché pur confermando l’autonomia negoziale del prezzo del trasporto, potrebbe “favorire” l’incontro tra domanda ed offerta ed il riequilibrio dei costi del trasporto su strada. Il vice ministro Cancelleri ha ribadito che la proposta di ripubblicazione è già stata presentata dal MIT all’Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato – AGCM, che la sta valutando ed a breve verrà presentata alle Associazioni di categoria e quindi pubblicata.

Per la Sardegna, Il MIT ha previsto un nuovo incontro di approfondimento, dal momento che è necessario studiare un meccanismo di incentivazione che non configuri un Aiuto di Stato per l’Unione Europea, col rischio di eventuale restituzione delle risorse e ulteriore esborso sanzionatorio per infrazione del diritto comunitario.