



 **ALTROCONSUMO**



**Italia  
Nostra**

ASSOCIAZIONE NAZIONALE  
PER LA TUTELA DEL PATRIMONIO  
STORICO ARTISTICO  
E NATURALE DELLA NAZIONE  
**SEZIONE DI ANCONA "Vincenzo Prati"**  
www.italianostra.org



comitato vivibilità cittadina



We are here Venice



**TE TRANSPORT &  
ENVIRONMENT**



Gent. mo Dott.  
Mauro Coletta

Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

E-mail: [mauro.coletta@mit.gov.it](mailto:mauro.coletta@mit.gov.it)

PEC: [dg.tm@pec.mit.gov.it](mailto:dg.tm@pec.mit.gov.it)

e p.c.

Gent.ma Dott.ssa  
Vanda Rebuffat

Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne - Div. 5 -  
Disciplina del cabotaggio marittimo e per vie d'acqua interne  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

E-mail: [vanda.rebuffat@mit.gov.it](mailto:vanda.rebuffat@mit.gov.it)

Gent.mo Ing.

Domenico Impagliazzo

Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali ed il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne - Div. 6 - Sistemi Integrati nel trasporto marittimo e nei porti  
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

E-mail: [domenico.impagliazzo@mit.gov.it](mailto:domenico.impagliazzo@mit.gov.it)

Gent.mo Dott. Bernardo Angiolas

Ufficio Vigilanza e sanzioni

Autorità di Regolazione dei Trasporti

E-mail: [VIS@autorita-trasporti.it](mailto:VIS@autorita-trasporti.it)

Milano, 25 giugno 2020

**Oggetto: Bandi di gara per l'esercizio dei servizi di collegamento marittimo in regime di pubblico servizio con le isole maggiori e minori: inclusione di criteri ambientali ai fini dell'assegnazione delle convenzioni - Proroga della concessione n. 54/2012 a causa dell'emergenza COVID-19**

Egregio Dott. Coletta,

facciamo seguito alla **sua risposta pervenuta con lettera del 14 maggio u.s., prot. n. 12130** della quale La ringraziamo. Nel frattempo abbiamo rilevato l'inserimento della **proroga della concessione n. 54/2012** a favore di CIN per un periodo aggiuntivo nell'ambito del cosiddetto Decreto Rilancio, all'art. 205.

A tal proposito ci rendiamo conto della necessità di garantire la continuità del servizio di trasporto marittimo e naturalmente comprendiamo le difficoltà economiche dovute alla pandemia che il sistema dei trasporti - anche marittimi - deve e dovrà sopportare. Tuttavia, notiamo **altresì le criticità** ricollegabili al caso in cui la proroga della concessione si dovesse concretizzare. A tal proposito, vengono in rilievo tre ordini di considerazioni, di natura (i) sanitario-ambientale, (ii) economica e (iii) normativo-procedurale.

- I. In primo luogo, la proroga dell'attuale concessione avrebbe l'effetto di **confermare l'affidamento** del servizio di trasporto marittimo ad una **compagnia armatrice che** si trova da tempo in condizioni finanziarie di semi-dissesto e **utilizza per il trasporto passeggeri navi che sono fra le più vetuste ed inquinanti** in Italia. Ciò farebbe persistere immutata la grave situazione alla quale soggiacciono da decenni gli abitanti delle città di porto ove queste navi fanno scalo, sottoposti ai fumi velenosi di questi traghetti. Situazione di rischio grave per la salute che, **in un periodo di emergenza sanitaria come l'attuale**, va ridotta al minimo per tutelare chi oggi è fortunatamente rimasto illeso dalla pandemia - evitando di aggravare, con l'incremento di inquinanti atmosferici, il rischio di impatto nel caso di infezione - e chi, guarito dal Covid-19, versa oggi in condizioni di particolare vulnerabilità.

Riteniamo per questo che la proroga della concessione sarebbe in contrasto con la Delibera ART n. 22/2019 laddove questa evidenzia l'opportunità di individuare anche altri obiettivi al fine dell'aggiudicazione medesima, fra i quali la *"sostenibilità ambientale e sociale (emissioni inquinanti, consumi energetici, sicurezza a terra/bordo, incidentalità, ecc.)"* (Misura 7, Titolo II, Allegato A).

- II. In secondo luogo, **la proroga costituirebbe un grave - e verosimilmente ingiustificato - onere economico ai danni dello Stato**. La concessione n. 54/2012 prevede infatti il versamento da parte del Ministero dei Trasporti a favore di CIN del ragguardevole importo di euro 72.685.642,00, **che non trova giustificazione nel servizio reso da questa compagnia**. Un dispendio che gli stessi operatori del settore indicano come evitabile e che oltretutto risulta in una ingiustificata preferenza nell'affidamento ad un'unica impresa navale.

**Una più efficace proposta** - già avanzata da alcuni *stakeholder* in sede di consultazione pubblica per l'approvazione della Delibera ART n. 22/2019<sup>1</sup> - consiste nell'adozione di un **sistema basato sulla libera offerta, aperto a tutte le imprese navali interessate**, che garantisca la piena concorrenza di mercato ed un utilizzo più efficiente delle risorse. Tale opzione eviterebbe o ridurrebbe grandemente la corresponsione annuale dell'attuale elevatissimo contributo, limitando il ricorso ai contratti di servizio (ed i relativi versamenti) esclusivamente ai casi strettamente necessari.

Qualora, come si auspica, venisse disattesa l'attuale ipotesi di proroga della concessione - ed in generale si rivedesse l'intero sistema delle concessioni dei servizi di trasporto marittimo - a fronte dell'adozione del sistema della libera offerta, si potrebbe facilmente immaginare **un reimpiego più proficuo delle finanze pubbliche attualmente stanziato, per esempio per la costituzione di un fondo di partenza - da integrare da parte dell'industria navale** a cui gli armatori stessi possano attingere **per eseguire migliorie delle prestazioni ambientali delle flotte**, come per esempio attuato in Norvegia mediante il NOx Fund che, in pochi anni, ha consentito alle imprese marittime norvegesi di adottare sistemi di abbattimento degli ossidi di azoto su 600 navi in pochi anni<sup>2</sup>.

O ancora mediante attuazione di obiettivi di miglioramento ambientale dei porti, monitoraggio degli inquinanti nelle aree portuali - oggi del tutto sprovviste di questa strumentazione - o di quelli emessi dai camini per mezzo di droni, elettrificazione delle banchine e delle imbarcazioni che realizzano brevi tratte. Tutte iniziative che renderebbero l'intero **settore nazionale dei trasporti marittimi più competitivo e all'avanguardia** e il nostro paese capace di reindirizzare efficacemente l'uso di un'ingente quantità di soldi pubblici verso un utilizzo più proficuo<sup>3</sup>.

- III. Infine - non meno importanti - emergono considerazioni di tipo normativo-procedurale. Accogliamo favorevolmente quanto da lei comunicatoci con lettera del 14 maggio in relazione all'**istituzione del Gruppo di Lavoro e del relativo supporto tecnico-scientifico** al fine del corretto affidamento del servizio e abbiamo letto con piacere dell'avvenuta **attivazione della consultazione di utenti e consumatori**.

Notiamo tuttavia che la consultazione riguarda essenzialmente l'impianto di mercato e tariffa dei servizi mentre manca del tutto una valutazione in ordine alla necessità di fare sì che l'industria che offre tale servizio sia valutata anche sotto il profilo qualitativo ambientale. Pertanto, al fine di dare la più ampia considerazione degli attuali bisogni economici, sociali ed ambientali del settore dei trasporti marittimi

---

<sup>1</sup> Relazione Istruttoria, pag. 7: [https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2019/03/RelazioneIstruttoria\\_delibera\\_n.-22\\_2019-1.pdf](https://www.autorita-trasporti.it/wp-content/uploads/2019/03/RelazioneIstruttoria_delibera_n.-22_2019-1.pdf)

<sup>2</sup> Il NOx Fund norvegese rappresenta un esempio dell'efficacia dell'impiego di fondi che ha consentito alle imprese marittime norvegesi di adottare sistemi di abbattimento degli ossidi di azoto su 600 navi in pochi anni: <https://www.nho.no/samarbeid/nox-fondet/the-nox-fund/articles/about-the-nox-fund/>

<sup>3</sup> Si ribadisce che, secondo recenti studi condotti dalla Commissione Europea, il beneficio derivante dall'adozione di misure di riduzione delle emissioni navali è, a seconda delle misure adottate, da 7 fino a 12 volte superiore al danno che questo inquinamento causa sulla popolazione in termini di spese sanitarie: [https://iiasa.ac.at/web/home/research/researchPrograms/air/Shipping\\_emissions\\_reductions\\_annexes.pdf](https://iiasa.ac.at/web/home/research/researchPrograms/air/Shipping_emissions_reductions_annexes.pdf)

riterreremmo utile che la consultazione oggi in corso venisse **estesa alle considerazioni riguardanti le prestazioni ambientali del servizio e alle associazioni di natura ambientale e comunque dei cittadini in generale.**

Inoltre il Gruppo di Lavoro istituito nei giorni scorsi con l'obiettivo di decidere le misure *"per rivitalizzare il settore crocieristico, sia quello dei traghetti anche con la finalità essenziale di garantire il mantenimento dei collegamenti marittimi"*<sup>4</sup> ed al quale parteciperanno Assarmatori, Confitarma, CLIA, Federagenti e il Comando Generale delle Capitanerie di Porto, **esclude del tutto la rappresentanza dei cittadini** che pure sono fortemente coinvolti ed interessati alla tematica per loro essenziale inerente le emissioni delle navi nei porti, tematica che non può essere esclusa dalla valutazione in corso.

Le chiediamo pertanto di essere coinvolti come uditori con possibilità di intervento nel Gruppo di Lavoro e di essere auditi dalle Commissioni competenti del Parlamento che si stanno occupando di questo tema nonché del sostegno all'industria marittima. Questo al fine di far sì **che si realizzi la completa espressione degli interessi degli stakeholder coinvolti** quali quelli dei cittadini che vivono nelle città di porto e degli utenti in generale. Riteniamo che questo sia coerente a quanto previsto dall'Allegato A alla Delibera n. 96/2018 del 4 ottobre 2018, Misura 1, punti 3 e 4, finalizzato a coinvolgere nella procedura di affidamento il più ampio numero di partecipanti tramite la predisposizione e la comunicazione di un set informativo minimo di gara che deve comprendere altresì i dati qualitativi delle navi, fra i quali rientrano senza dubbio alcuno le prestazioni ambientali di queste<sup>5</sup>.

In conclusione, auspicando che l'attuale verifica constati l'inopportunità della proroga della concessione in essere, restiamo in attesa di un vostro riscontro in ordine alla **possibilità di essere uditi in commissione e di essere coinvolti - nel modo ritenuto più opportuno - nella procedura di valutazione dell'affidamento.**

Molti cordiali saluti,

Cittadini per l'Aria onlus - Anna Gerometta

Comitato Tutela Ambientale Genova CENTRO-OVEST - Enzo Tortello

Ecoistituto di Reggio Emilia e di Genova - Enzo Tortello

Associazione Ambientalista Eugenio Rosmann di Monfalcone (GO) - Claudio Siniscalchi

Comitato Vivibilità Cittadina - Napoli - Gennaro Esposito

---

<sup>4</sup> Infomare, 4 giugno 2020

<sup>5</sup> Allegato A alla Delibera n. 96/2018 del 4 ottobre 2018, Misura 1, punto 4: *"Al fine di una maggiore trasparenza nella descrizione dei servizi oggetto di affidamento, le misure prevedono altresì indicatori descrittivi, ai quali non è associata alcuna CMQ, relativamente all'accessibilità dei porti e agli aspetti ambientali"*.

Associazione Italia Nostra onlus, sezione di Ancona - Maurizio Sebastiani

We Are Here Venice - Jane Da Mosto

Save Your Globe APS - Rosario Previtiera

AmbienteVenezia - Luciano Mazzolin

ComitatoNOGrandinavi - Laguna Bene Comune - Luciano Mazzolin

Transport & Environment - Veronica Aneris

Altroconsumo - Luisa Crisgiovanni