

INTERVENTO DI CONFITARMA AGLI STATI GENERALI DEL 9 FEBBRAIO 2015

Pur non essendo possibile individuare con precisione le misure che sottendono alle linee guida indicate nel documento ministeriale predisposto in vista degli Stati Generali, Confitarma ritiene opportuno e necessario elencare tre punti fondamentali che si auspica possano essere presi in debita considerazione nel prosieguo dei lavori del Comitato di esperti.

1. A quanto sembra si punta nel Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica a trasformare le Autorità Portuali in soggetti funzionalmente sovraordinati rispetto a tutte le altre amministrazioni coinvolte nello sviluppo delle attività portuali e logistiche, con compiti anche di coordinamento dell'offerta dei servizi di interesse generale. Per realizzare questo rinnovato ruolo organizzativo delle Autorità portuali si tende a riconoscere alle stesse un'ampia autonomia finanziaria ed impositiva. La "trasformazione" delle A.P. con prevalenti caratteristiche manageriali congiuntamente al potenziamento delle citate autonomie, aumenterebbe in misura significativa il loro potere. A tale potenziamento non può non corrispondere quindi un bilanciamento attraverso un altrettanto accresciuto potere di controllo e di supervisione, sull'attività delle stesse, da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti al quale andrebbero riconosciute nuove specifiche competenze più dirette ed incisive rispetto a quelle già previste nella vigente legislazione, al fine di evitare che l'aumento dei poteri delle nuove Autorità portuali possa, in assenza di efficaci controlli, impattare in modo negativo sull'efficienza del sistema portuale italiano.

2. La gestione ed i costi dei **servizi tecnico nautici** non possono essere attribuiti alla competenza delle Autorità portuali. Ciò non migliorerebbe l'efficienza di tali servizi, anzi l'esperienza dei c.d. *servizi di interesse generale*, ex art. 6, comma 1, lett. c) della legge n. 84/94 (servizi di pulizia e raccolta rifiuti, servizio idrico, servizi di manutenzione e riparazione, servizi di security etc.) il cui affidamento e la cui gestione venne assegnato, già a partire dall'anno 1994, alle Autorità Portuali, con specifiche competenze tariffarie, dimostra l'esatto contrario.

I servizi tecnico nautici, anche in considerazione dei connessi oneri di servizio pubblico che su di essi gravano, devono avere un sistema tariffario basato su criteri e meccanismi stabiliti e controllati a livello ministeriale, cioè a livello centrale, in quanto solo questa soluzione può garantire la necessaria trasparenza e l'uniformità applicativa degli stessi nonché un efficace controllo da parte degli utenti dei servizi.

Lasciare alle Autorità portuali il compito di stabilire liberamente le tariffe dei servizi tecnico nautici anche ricorrendo, nell'ambito della propria autonomia amministrativa, ad una loro rimodulazione per tipologia di naviglio, equivale a trasformare dette tariffe in strumenti meramente commerciali con inevitabili illecite discriminazioni tra i vari utenti.

Con ciò non si vogliono ignorare le criticità presenti nell'attuale sistema tariffario dei servizi tecnico nautici, criticità che debbono essere certamente superate per poterli rendere più efficienti. Ma per raggiungere questo obiettivo di miglioramento le Autorità Portuali possono e debbono contribuire avvalendosi non dello strumento tariffario, che non può essere piegato ad esigenze commerciali pena l'inevitabile citata discriminazione, quanto piuttosto dell'importante ruolo strategico, già loro assegnato

dall'art. 14, comma 1 ter della legge 84/94. Ci si riferisce al potere di intervento che affida la disciplina e l'organizzazione dei servizi tecnico nautici all'intesa tra Autorità marittima e portuale in modo da monitorare costantemente la loro organizzazione ed intervenire prontamente quando si renda necessario dimensionarla alle effettive esigenze della domanda. Le criticità tariffarie registrate in alcuni scali sono quasi sempre conseguenza del mantenimento di strutture organizzative sovradimensionate a fronte di un calo drastico e strutturale del fatturato ed appaiono risolvibili solo intervenendo con decisione sull'organizzazione di tali servizi. Ciò viene detto in quanto le tariffe dei servizi tecnico nautici sono diretta conseguenza di tali costi organizzativi e non viceversa.

3. L'ipotesi di introdurre una tariffa di **prontezza operativa** per il servizio di rimorchio, volta ad abbassare i costi per le navi del servizio di pronto intervento, senza pregiudicare i livelli di sicurezza, equivale a ridurre le tariffe del servizio di rimorchio esclusivamente per le navi che normalmente lo utilizzano. Tutte le altre navi, che invece non se ne avvalgono regolarmente, sarebbero gravate di un onere aggiuntivo per compensare il minore fatturato del concessionario. In generale quindi la tariffa di prontezza operativa, così intesa, non ridurrebbe il costo del servizio di rimorchio ma rappresenterebbe un mero trasferimento di costi da una tipologia di naviglio ad un'altra ed una palese violazione del principio *user pays* derogabile esclusivamente in presenza di prevalenti interessi pubblici.

Chi conosce bene la realtà operativa del rimorchio sa che il servizio di emergenza è da questo garantito (safety) nei principali porti nazionali da un numero di rimorchiatori equivalente a quello necessario per lo svolgimento

dei servizi di rimorchio commerciale, anzi è proprio sulla domanda del servizio commerciale che si dimensiona l'organizzazione del servizio di emergenza.

Questo è un passaggio essenziale per comprendere come funziona in concreto l'attuale sistema organizzativo del servizio di rimorchio nei porti italiani.

Nei nostri porti non ci sono rimorchiatori destinati esclusivamente a fornire il servizio di emergenza (safety). Anche i c.d. *rimorchiatori di guardia* sono armati ed equipaggiati per fornire il servizio commerciale alle navi che scalano il porto e solo in casi di necessità vengono distolti dall'Autorità marittima dal servizio commerciale e destinati al servizio di emergenza.

Da tale evidente premessa deriva che, nei principali porti, la safety di fatto non comporta significativi costi aggiuntivi rispetto a quelli relativi al servizio di rimorchio commerciale, quindi la tariffa di prontezza operativa se venisse introdotta in questi scali avrebbe quale unico effetto quello di ridurre le tariffe del servizio di rimorchio per quelle navi che usano abitualmente i rimorchiatori incrementando specularmente i costi per le altre navi che normalmente non li utilizzano, fra le quali si evidenziano i traghetti RoRo e RoPax che operano nel settore delle Autostrade del Mare, settore questo di particolare rilevanza ambientale per la sua nota ecocompatibilità nell'ambito del sistema trasportistico intermodale.

In estrema sintesi, quindi, appare evidente come il ventilato "supporto" da fornire ad alcuni traffici avverrebbe a scapito di altri traffici, altrettanto strategici per il sistema Italia, primo fra tutti quello delle Autostrade del Mare, eccellenza italiana e *best practice* a livello comunitario.

La tariffa di prontezza operativa può risultare utile solo in sporadici casi e cioè in porti di piccole dimensioni a scarso traffico e a basso fatturato, per garantire la “sopravvivenza” del servizio di rimorchio quale presidio di sicurezza che altrimenti rischierebbe di pesare enormemente a livello tariffario sui pochi utenti portuali ovvero di venire meno per rinuncia del concessionario.

L'applicazione di tale tariffa in realtà portuali diverse da queste produrrebbe invece una forma di sovvenzione incrociata con effetti distorsivi assolutamente dirompenti nella competizione fra traffici marittimi e, aspetto non da poco, rappresenterebbe una soluzione tariffaria tutta italiana costituendo un *unicum* nel contesto europeo.