

Principali criticità dell'attuale sistema portuale e possibili proposte di intervento

CRITICITA'

L'attuale mercato dei **servizi tecnico-nautici** nei porti è caratterizzato da una situazione di scarsa competitività che ne ha compromesso l'efficienza a discapito degli utenti.

Tale situazione è stata frutto anche della mancanza di sufficiente chiarezza del Legislatore che non ha individuato precise norme sulle modalità di organizzazione dei servizi tecnico-nautici, di fatto generando barriere all'ingresso di nuovi operatori lato offerta, in contrasto con il più generale principio di libera concorrenza prevista dalle norme comunitarie.

Tale stato di fatto ha comportato **impatti negativi** per gli **utenti del sistema portuale**, in particolare **per le società petrolifere**, per le quali i porti costituiscono un aspetto centrale nella logistica del mercato energetico. Infatti, i porti italiani vengono utilizzati sia per svolgere una significativa attività di cabotaggio nazionale al fine di approvvigionare tempestivamente il mercato dei carburanti e combustibili, che per movimentare i ogni anno volumi rilevanti di merci petrolifere (greggio e prodotti petroliferi finiti).

Nell'ambito di tale contesto, una delle principali conseguenze negative è data dall'**elevato costo dei servizi tecnico-nautici**, soprattutto nel confronto con le realtà portuali europee. A ciò si aggiunga che spesso vengono imposti **servizi che non tengono conto delle reali esigenze operative**, creando **oneri ingiustificati** gravanti sugli utenti. A titolo esemplificativo, l'obbligatorietà in alcuni porti e non in altri sull'uso dei rimorchiatori e sul numero di essi da utilizzare indipendentemente dalla volontà del Comandante della nave e dalla dotazione di tecnologie avanzate di manovrabilità in porto.

Va inoltre evidenziato che la situazione descritta di **eccessiva onerosità** a carico del **mercato energetico**, già in difficoltà per l'attuale contesto di **crisi economica**, interessa un settore che presenta **caratteristiche peculiari** e che riveste un **ruolo strategico** per l'economia nazionale. Proprio tale ultimo connotato è stato riconosciuto dallo stesso Legislatore che con l'art. 57 del decreto legge n. 5/2012, convertito nella legge n. 35/2012, ha riconosciuto la strategicità, tra gli altri, degli stabilimenti di stoccaggio e lavorazione degli oli minerali e dei depositi costieri.

Oltre che sulla competitività degli operatori nazionali, tale contesto ha evidenti impatti anche sul **sistema dei porti italiani che perdono "attrattività"** nel confronto con le vicine realtà

portuali del Mediterraneo europeo (es. Barcellona, Malta...) più concorrenziali; ciò comporta un calo della domanda dei traffici portuali con danno anche per l'erario derivante dalle minori entrate fiscali (minori tasse portuali).

Si segnala, infine, come sull'**organizzazione del mercato dei servizi tecnico-nautici** si sia recentemente espressa anche l'**Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato** che ha osservato come *"gli ambiti di riserva legale previsti per le attività nel settore non risultano giustificati da motivazioni inerenti la sicurezza dello svolgimento delle operazioni portuali e finiscono per tradursi in rendite di posizione a favore dei soggetti che ne beneficiano"* ¹.

PROPOSTE

L'obiettivo del Legislatore di attuare una *"pianificazione strategica della portualità e della logistica"* con lo strumento previsto dall'art.29 della legge n. 164/2014 (il Piano), dovrebbe essere perseguito attraverso sia **interventi di sviluppo integrato delle infrastrutture**, anche tramite **adeguati meccanismi di incentivazione** degli investimenti, che mediante azioni di **semplificazione burocratica**, di **coordinamento delle autorità marittime e portuali** e misure di **contenimento dei costi**.

In particolare, tra gli **interventi auspicati** si evidenziano i seguenti:

- definizione di un **quadro regolatorio nazionale relativo al tema della sicurezza** dei porti e definizione di principi di **semplificazione operativa** attraverso la creazione di un organismo di coordinamento a livello centrale sulle singole Capitanerie/Autorità portuali locali;
- **liberalizzazione** concreta dei **servizi tecnico nautici**, mantenendo i requisiti tecnico economici previsti dalla legge e favorendo un'effettiva concorrenza nel settore. In particolare, andrebbero introdotti **meccanismi di gara** per l'individuazione del **gestore di tali servizi** o, in alternativa, andrebbe consentito agli **operatori/utenti** di potersi **organizzare gestendo tali servizi in autonomia (regime di libera iniziativa economica**, sempre nel rispetto dei requisiti tecnici richiesti dalle Autorità marittime);
- definizione di **meccanismi tariffari** per i servizi portuali che ne individuino correttamente i costi legati all'erogazione e che prevedano **recuperi di efficienza**.

¹ Provvedimento AS 1137 di luglio 2014

La **riforma degli assetti gestionali** dei servizi e dei relativi **meccanismi tariffari** dovrebbe infatti garantire **tariffe più competitive** per gli **utenti** del sistema portuale, in linea con le altre realtà europee.

ULTERIORE TEMATICHE

Altri aspetti che incidono sulla capacità competitiva degli utenti del sistema portuale sono legati a fattori burocratici oltre che fiscali.

Sarebbe auspicabile che nell'ambito della riforma del sistema portuale venga affrontato anche il tema legato agli **aspetti doganali**. Infatti, in alcuni porti, nonostante l'informatizzazione delle attività, esistono **lentezze** per la **formalizzazione di documenti** accompagnatori della merce (polizze carico, bolletta doganale,...) che provocano attese di navi e quindi alti costi di controstaillie.

Infine, rilevante è anche il tema delle **tasse portuali**. Infatti, esse hanno raggiunto livelli molto alti, ed ulteriori aumenti vengono periodicamente imposti dalle diverse Autorità portuali – soggetti competenti in materia - dando così luogo anche a significative difformità tra i porti. E' quindi auspicabile sia una razionalizzazione del sistema e, soprattutto, un contenimento dell'entità delle tasse.