



A.N.G.O.P.I.

ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI PORTI ITALIANI
MEMBRO DELL'EUROPEAN BOATMEN'S ASSOCIATION (E.B.A.)

Definizione del Piano Generale dei porti e della logistica. Incontro del 9 febbraio 2015 con le Associazioni di categoria. Contributo dell'ANGOPI Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaoli Porti Italiani

Desidero preliminarmente ringraziare il Ministro Lupi per avere organizzato questo momento di confronto sui temi riguardanti i porti e la logistica del nostro Paese, confronto che, attesa la rilevanza strategica del settore marittimo portuale per la nostra economia, avrebbe meritato una più ampia forma di concertazione.

Molto sinteticamente ricordo che l'ANGOPI è l'associazione di categoria che rappresenta i Gruppi di ormeggiatori e barcaoli, che, ai sensi delle disposizioni contenute nel Codice della Navigazione e nel relativo Regolamento di esecuzione, operano nei porti italiani. Si tratta di 61 Gruppi, i cui componenti, circa 900 fra ormeggiatori e barcaoli, sono presenti in 91 scali, assicurando ogni anno circa 800.000 operazioni di ormeggio e disormeggio e circa 50.000 operazioni di battellaggio.

Sulla nota per gli Stati Generali diffusa in vista dell'appuntamento odierno non nascondo una certa difficoltà ad esprimere la valutazione dell'Associazione che rappresento, dal momento che si tratta di un documento che elenca alcuni obiettivi in linea di principio condivisibili, ma manca poi di individuare gli strumenti per realizzarli, rispetto ai quali ci riserviamo, naturalmente, di esprimere le nostre valutazioni una volta noti.

Le linee guida individuate dal Comitato di esperti costituito per dare pratica applicazione all'art. 29 della legge 164/2014 non si differenziano sostanzialmente dalle finalità indicate dalla VIII Commissione del Senato, che ha meritoriamente riavviato l'esame di un disegno di legge in materia di riforma portuale, già approvato dal medesimo ramo del Parlamento nella precedente legislatura.

In quel disegno di legge, che mantiene opportunamente ferma la distinzione fra funzioni di programmazione e controllo, attribuite a soggetti pubblici quali sono le Autorità Portuali, e funzioni economiche svolte dalle imprese, ci sono, tra l'altro, risposte, a mio avviso adeguate, alla cronica carenza infrastrutturale del nostro sistema portuale, soprattutto con riferimento alle connessioni ferroviarie e stradali con i porti, al coordinamento delle attività di più porti e retroporti che appartengono ad un medesimo bacino geografico o siano al servizio di un medesimo corridoi trans europeo, alle necessarie semplificazioni delle procedure amministrative.

Ricordo, con specifico riferimento alle dotazioni infrastrutturali, che la loro rilevanza nella scelta di un porto da parte dei vettori marittimi è stata confermata dal questionario diffuso fra gli operatori marittimo-portuali dalle DG Move della Commissione Europea nella fase preparatoria della proposta di Regolamento sull'accesso al mercato dei servizi portuali e sul finanziamento delle infrastrutture.

Non va dimenticato che esigenze infrastrutturali sono certamente presenti anche nei porti utilizzati per i collegamenti riconducibili alla continuità territoriale delle isole minori.

Occorre adoperarsi per evitare che le finalità di carattere economico e sociale che i collegamenti marittimi con quelle isole perseguono, siano pregiudicati dall'assenza di adeguate infrastrutture.

Sempre con riferimento ai limiti infrastrutturali, credo sia unanimemente riconosciuto il fatto che i servizi tecnico nautici costituiscano strumento indispensabile per garantire l'accesso nei nostri porti di navi di sempre maggiori dimensioni.

Sul punto ritengo che il modello organizzativo e di funzionamento del servizio di ormeggio, la cui validità è stata recentemente riaffermata da un Tribunale Amministrativo, soddisfi i requisiti di efficienza, economicità e rispetto dell'accesso al mercato, collocando gli ormeggiatori rispetto alla Pubblica Amministrazione come un vero e proprio operatore interno, nel senso previsto dalla richiamata proposta di Regolamento Europeo.

Come categoria abbiamo molto apprezzato l'intervento del Ministro Lupi, nella fase di discussione della medesima proposta, laddove ha manifestato l'esigenza di tenere nella debita considerazione il ruolo svolto dai servizi tecnico nautici, per i quali ha ritenuto compatibile la loro prestazione in un mercato regolato.

In effetti, i Gruppi ormeggiatori e barcaioli rappresentano in porto un presidio affidabile e professionalmente preparato, che, sotto la vigilanza e il controllo dell'Autorità Marittima, i cui compiti e le cui funzioni auspichiamo non siano messi in discussione, in numerose circostanze ha fattivamente contribuito ad evitare il verificarsi di incidenti o, qualora questi siano avvenuti, ha validamente contribuito ad attenuarne gli effetti. Cito da ultimo la collisione fra due navi avvenuta lo scorso 28 dicembre appena fuori il porto di Ravenna e l'incendio scoppiato lo stesso giorno a bordo del Norman Atlantic.

Concludo l'intervento auspicando che venga riaffermata la esclusiva titolarità del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla materia di cui ci stiamo occupando, anche al fine di evitare che scelte di natura esclusivamente ideologica stravolgano un assetto normativo che in questi anni ha ben funzionato.

Qualora poi i risultati a cui il Comitato di esperti giungerà dovessero comportare la necessità di un intervento normativo, lo stesso dovrà avvenire nell'ambito della corretta dialettica parlamentare, meglio se utilizzando il disegno di legge in discussione all'VIII Commissione del Senato, che auspico possa, comunque, rapidamente riprendere il suo iter parlamentare.

Grazie per l'attenzione.

Roma, 9 febbraio 2015