



Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti
DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

Roma, lì 7 FEB. 2005

- Alla Confitarma
Piazza SS. Apostoli 66
00168 **ROMA**
- A Fedarlinea
Piazza G.G. Belli 2
00153 **ROMA**
- Alla Federagenti
Piazza G.G. Belli 2
00153 **ROMA**
- All'Assorimorchiatori
Via Barberini 47
00187 **ROMA**
- Al Comando Generale delle
Capitanerie di Porto
SEDE
- All'Assoporti
Corso Rinascimento 9
00186 **ROMA**

Prot. DEM3/0 446

OGGETTO: Sviluppo della formula tariffaria di cui alla circolare prot. DEM3/1589 del 17 giugno 2004, recante "criteri e meccanismi di formazione delle tariffe del servizio di rimorchio portuale".

Per doverosa informazione, si trasmette, in allegato alla presente, la nota di pari oggetto prot. DEM3/0445 in data odierna, con la quale lo scrivente Ministero - nel fornire alle Autorità marittime attualmente interessate ai rinnovi delle tariffe relative al servizio di rimorchio portuale i chiarimenti richiesti da alcune di esse in ordine alle modalità di calcolo della voce di costo denominata "imposte e tasse" - ha manifestato l'intenzione di aprire a brevissimo termine un tavolo di confronto per la verifica dei criteri e meccanismi già individuati con la circolare in oggetto.

Il Dirigente
Luigi Scarponi



Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti
DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

Alle Autorità Marittime dei porti di
ANCONA NAPOLI
ARBATAX OLBIA
AUGUSTA ORISTANO
BARI PALERMO
CAGLIARI PORTO TORRES
CATANIA PORTO VESME
CROTONE SAVONA
FIUMICINO TARANTO
GELA TRAPANI
LA SPEZIA TRIESTE
MANFREDONIA
LORO SEDI

Prot. DEM3/0445

OGGETTO: Sviluppo della formula tariffaria di cui alla circolare prot. DEM3/1589 del 17 giugno 2004, recante "criteri e meccanismi di formazione delle tariffe del servizio di rimorchio portuale".

In riferimento ai meccanismi di calcolo esposti in numerosi pareri resi dalle Associazioni rappresentative dell'Utenza portuale (nell'ambito delle istruttorie per la rideterminazione delle tariffe relative al servizio di rimorchio portuale) ed inviati per conoscenza anche allo scrivente Ministero, si ritiene doveroso, per una corretta applicazione delle disposizioni ministeriali contenute nella circolare in oggetto (nel prosieguo "la circolare"), precisare quanto segue.

Tra le componenti di costo da assumere per la determinazione delle tariffe in argomento vi sono, com'è noto, i "costi e spese generali". Per calcolare i costi ammessi a questo titolo sono definiti, nell'allegato n. 5 (pagine da 12 a 15) della circolare, i relativi criteri e meccanismi.

In particolare, per la voce "imposte e tasse" (pag. 15 della circolare) è previsto che il relativo costo sia compensato mediante l'inserimento in formula di un valore convenzionale pari al "30% della differenza tra costi (tra i quali non deve essere inserita la remunerazione del capitale di cui ai punti A.b e A.c dell'allegato 4) e ricavi".

La ratio che ha condotto all'inserimento di tale voce di costo è stata quella di riconoscere al concessionario del servizio un compenso forfetario per gli oneri che lo stesso dovrà presumibilmente sostenere a titolo di imposte e tasse in presenza di un utile d'impresa, convenzionalmente calcolato. Appare con ciò evidente che tale compenso va inserito nella formula tariffaria solo nel caso in cui la differenza tra i costi futuri fiscalmente deducibili (escludendosi perciò la remunerazione del capitale di cui ai punti A.b e A.c della circolare) e i ricavi dell'anno precedente (=FV; ovvero la somma di tutti i componenti positivi di reddito) evidenzia un valore positivo di reddito, cioè un ricavo.

Nessun compenso è perciò dovuto nel caso in cui dalla predetta differenza emerga un valore negativo di reddito, cioè una perdita. Sarebbe, infatti, irragionevole riconoscere al concessionario un compenso a titolo di ristoro di un onere che, pur se convenzionalmente calcolato, risulti per lui insussistente.

Nell'occasione, considerate alcune difficoltà riscontrate nell'applicazione dei criteri e meccanismi recati dalla circolare, si fa presente che è intenzione dello scrivente Ministero anticipare la verifica degli stessi (già prevista nella circolare, orientativamente, a novembre/dicembre del 2007), aprendo a brevissimo termine un tavolo di confronto con i soggetti di cui all'art. 14, comma 1 bis, della legge n. 84/1994.

Il Direttore Generale
Dott. Cosimo Caliendo



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*
DIPARTIMENTO PER LA NAVIGAZIONE E IL
TRASPORTO MARITTIMO ED AEREO
DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

Prot. DEM3/ 1422

Roma, li - 7 MAG. 2004

- Alle Capitanerie di Porto
LORO SEDI
- Alle Autorità Portuali
LORO SEDI

e, per conoscenza

- Al Comando Generale delle
Capitanerie di Porto
SEDE
- All'Assoporti
Corso Rinascimento 9
00186 **ROMA**
- All'Assorimorchiatori
Piazza SS. Apostoli 66
00168 **ROMA**
- Alla Confitarma
Piazza SS. Apostoli 66
00168 **ROMA**
- Alla Fedarlinea
Piazza G.G. Belli 2
00153 **ROMA**
- Alla Federagenti
Piazza G.G. Belli 2
00153 **ROMA**

OGGETTO: Circolare prot. DEM3/1589 del 17 giugno 2003, recante criteri e meccanismi di formazione delle tariffe del servizio di rimorchio portuale – Numeri indice anno 2004.

Com'è noto, la circolare indicata in oggetto, al fine di consentire un'uniforme ed agevole applicazione della formula per il rinnovo delle tariffe relative al servizio di rimorchio portuale, prevede che lo scrivente Ministero emani annualmente un'apposita circolare recante i numeri indice da utilizzare per lo sviluppo della formula stessa.

In relazione a ciò, si riportano, di seguito i numeri indice da utilizzare per le revisioni tariffarie del servizio in oggetto che verranno effettuate nel corso dell'anno 2004:



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER LA NAVIGAZIONE E IL
TRASPORTO MARITTIMO ED AEREO

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 2 -

1. Tasso d'inflazione programmata dal Governo anno 2004: **1,70%**;
2. Tasso d'inflazione programmata dal Governo anno 2005: **1,50%**;
3. Tasso medio d'inflazione programmata dal Governo 2004-2005: **2,4628%**;
4. Percentuali di rivalutazione dei costi di riparazione, manutenzione e riclassifica dei rimorchiatori (allegato 2 della circolare in oggetto):
 - a) Criterio di calcolo (esempio per rivalutazione dei costi sostenuti nel 1999):
[(indice Istat dicembre 2003 diviso indice Istat dicembre 1999) meno 1] per 100 =
percentuale di rivalutazione dei costi sostenuti nel 1999;
 - b) Dati relativi agli indici Istat rilevati nei mesi di dicembre (1995=100):

2003:	121,8
2002:	119,1
2001:	116,0
2000:	113,4
1999:	110,4
 - c) Percentuali di cui rivalutare i costi sostenuti negli anni seguenti:

2003:	nessuna rivalutazione
2002:	2,3%
2001:	5,0%
2000:	7,4%
1999:	10,3%
5. Percentuale di rivalutazione del fondo di ammortamento dei rimorchiatori, calcolata in base alla variazione dell'indice Istat dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali per il settore dei mezzi di trasporto, rilevata nei mesi di dicembre 2002 e 2003 (allegato 4 della circolare in oggetto):
 - a) Criterio di calcolo:
[(indice Istat dicembre 2003 diviso indice Istat dicembre 2002) meno 1] per 100 =
percentuale di rivalutazione del fondo di ammortamento;
 - b) Dati relativi agli indici Istat rilevati nei mesi di dicembre:

2003:	104,2
2002:	102,3;
 - c) Percentuale di cui rivalutare il fondo ammortamento: **1,86%**;
6. Rendimento medio netto di BTP con vita residua ventennale:
 - a) Criterio di calcolo:



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIPARTIMENTO PER LA NAVIGAZIONE E IL
TRASPORTO MARITTIMO ED AEREO

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 3 -

poiché raramente sono disponibili dati relativi a BTP la cui vita residua sia esattamente pari a 20 anni, per il calcolo del dato richiesto si procede mediante l'interpolazione lineare dei dati disponibili relativi a BTP con vita residua immediatamente inferiore e immediatamente superiore a 20 anni, rapportando a mesi il periodo ed applicando la seguente formula:

$$R^* = R_a + \frac{R_p - R_a}{t_p - t_a} (t^* - t_a)$$

dove:

R^* = tasso di rendimento netto alla scadenza di 20 anni (=240 mesi);

R_a = tasso di rendimento medio ponderato rilevato nel mese di gennaio, relativo a BTP con vita residua immediatamente inferiore a 20 anni;

R_p = tasso di rendimento netto medio ponderato rilevato nel mese di gennaio, relativo a BTP con vita residua immediatamente superiore a 20 anni;

t_a = vita residua dei BTP con scadenza immediatamente inferiore a 20 anni, espressa in mesi;

t_p = vita residua dei BTP con scadenza immediatamente superiore a 20 anni, espressa in mesi;

t^* = periodo di riferimento (20 anni), espresso in mesi;

b) Dati relativi ai rendimenti netti medi ponderati, rilevati nel mese di gennaio 2004, dei BTP aventi le scadenze di seguito indicate:

- BTP in scadenza al 1° novembre 2023: 4,02%;

- BTP in scadenza al 1° novembre 2026: 4,24%;

c) Tasso di rendimento medio netto di BTP con vita residua ventennale, calcolato applicando la formula sopra indicata:

$$4,02\% + \frac{4,24\% - 4,02\%}{274 - 238} (240 - 238) = 4,03\%.$$

Il Direttore Generale

Dott. Massimo Provinciali
Massimo Provinciali



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

Prot. n. DEM3/1589 Allegati n. 9

Roma, li ~~17 GIU. 2003~~

➤ Alle Capitanerie di
Porto

LORO SEDI

➤ Alle Autorità Portuali

LORO SEDI

e, per conoscenza

➤ Al Comando Generale
delle Capitanerie di
Porto

SEDE

➤ All'Assoporti
Corso Rinascimento 9

ROMA

➤ All'Assorimorchiatori
Piazza SS. Apostoli 66

ROMA

➤ Alla Confitarma
Piazza SS. Apostoli 66

ROMA

➤ Alla Fedarlinea
Piazza G.G. Belli 2

ROMA

➤ Federagenti
Piazza G.G. Belli 2

ROMA

OGGETTO: Art. 14, comma 1-bis, della legge 28 gennaio 1994, n. 84 – Criteri e meccanismi di formazione delle tariffe del servizio di rimorchio portuale.

Com'è noto, ai sensi dell'art. 14, comma 1-bis, della legge 28 gennaio 1994, n. 84, aggiunto dall'art. 2, comma 13 bis, della legge 23/12/1996, n. 647, i criteri e i meccanismi di formazione delle tariffe del servizio di rimorchio devono essere stabiliti dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sulla base



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 2 -

di un'istruttoria condotta congiuntamente dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e dalle rappresentanze unitarie delle Autorità Portuali, dei soggetti erogatori dei servizi e dell'utenza portuale.

In attuazione delle predette disposizioni è stata condotta la prescritta istruttoria ministeriale, a conclusione della quale, con l'unanime e generale consenso dei soggetti intervenuti, sono stati definiti - secondo principi di trasparenza, obiettività ed economicità e a valere per tutti i porti nazionali - i criteri e meccanismi di formazione delle tariffe per il servizio di rimorchio portuale, che, di seguito, si illustrano ed ai quali codeste Autorità marittime dovranno uniformarsi.

Poiché i predetti criteri e meccanismi si applicano nelle realtà portuali in cui, di norma, il servizio di rimorchio è già presente ed operante, la logica seguita per la loro definizione è stata quella di individuare i costi ammessi per la determinazione delle tariffe (comprensivi anche della componente di remunerazione del capitale investito) e di confrontarli con il fatturato relativo al servizio di rimorchio in concessione dell'ultimo esercizio. Ove da tale confronto emerga un disavanzo, le tariffe saranno determinate in aumento, nel caso contrario in diminuzione.

Nei porti in cui il servizio di rimorchio viene istituito per la prima volta o in caso di rilascio di nuove concessioni per intervenuta cessazione a qualsiasi titolo delle precedenti, la prima determinazione tariffaria è effettuata sulla base dei parametri di costo di cui alla presente circolare, valutati in via presuntiva, sentiti anche i soggetti di cui all'art. 14, comma 1-bis, della legge n. 84/1994. L'istruttoria tariffaria successiva, effettuata sulla base dei valori gestionali consuntivi, è considerata come prima istruttoria ai fini della presente circolare.

La determinazione delle tariffe relative al servizio di rimorchio (di seguito indicata anche con il termine "verifica") ha cadenza biennale; la relativa istruttoria è avviata a seguito d'istanza presentata dalla società concessionaria o, in caso di sua inerzia, d'ufficio da parte dell'Autorità marittima competente.



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 3 -

A tal fine, l'istanza della società concessionaria deve essere presentata obbligatoriamente all'Autorità marittima competente nel periodo compreso tra il 1° aprile ed il 31 ottobre (ferma restando la sospensione dei termini istruttori dal 15 luglio al 31 agosto). L'Autorità marittima, esaminata l'istanza, provvede a condurre apposita istruttoria, sottoponendo la richiesta, corredata dalla necessaria documentazione, al parere delle parti interessate. Al termine di tale istruttoria la stessa Autorità provvede ad emanare apposita ordinanza tariffaria, anche se il predetto parere delle parti interessate non sia pervenuto nel termine di trenta giorni dalla ricezione della richiesta.

Nel caso in cui la società concessionaria non provveda alla presentazione dell'istanza di verifica tariffaria nel termine stabilito, l'Autorità marittima, nei 15 giorni successivi alla scadenza del predetto termine (31 ottobre), procede d'ufficio all'apertura dell'istruttoria, intimando alla società concessionaria di produrre tutta la documentazione prevista dalle presenti norme per il corretto svolgimento dell'istruttoria stessa. Ove la società concessionaria non fornisca tale documentazione nel termine di 30 giorni dal ricevimento dell'intimazione, il fatto costituirà motivo di possibile decadenza dalla concessione ai sensi dell'art. 47 Cod. Nav.. A tal fine, le Autorità marittime provvederanno ad integrare i vigenti atti di concessione del servizio di rimorchio inserendo tra gli obblighi derivanti dalla concessione, per la cui inadempienza l'Amministrazione può dichiarare la decadenza del concessionario, anche quello relativo alla presentazione della predetta documentazione nei termini sopra stabiliti.

Le componenti di costo da assumere per la determinazione delle tariffe sono le seguenti:

- 1) costi del personale;
- 2) costi per manutenzione, riparazione e riclassifica dei rimorchiatori;
- 3) consumi e lubrificanti;
- 4) ammortamenti e remunerazione del capitale investito;
- 5) costi e spese generali.

Per comodità di esposizione, i criteri e meccanismi di calcolo delle pre-



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 4 -

dette componenti vengono analiticamente illustrati nei nove documenti allegati che costituiscono parte integrante e sostanziale della presente circolare ed il cui contenuto è, di seguito, sintetizzato:

- nell'allegato n. 1, sono illustrati i criteri da seguire per la determinazione dei costi relativi al personale marittimo ed al personale destinato alle manutenzioni e/o riparazioni; costi percentualmente rivalutati in base al 75% del tasso medio d'inflazione programmata dal Governo per il biennio successivo;
- nell'allegato n. 2, vengono indicati gli elementi da considerare per la determinazione del costo medio annuale degli ultimi cinque anni per manutenzione, riparazione e riclassifica dei rimorchiatori; costo percentualmente rivalutato in base al 100% del tasso medio d'inflazione programmata dal Governo per il biennio successivo;
- nell'allegato n. 3, è stabilito il criterio per la determinazione del costo relativo ai consumi e lubrificanti, da calcolarsi in base ai dati relativi all'anno precedente;
- nell'allegato n. 4, sono individuati elementi e procedure per il calcolo dell'ammortamento e della remunerazione del capitale investito tali che il meccanismo possa essere applicato a tutte le realtà portuali, a prescindere dalle soluzioni di gestione in concreto adottate dalle società concessionarie del servizio per assicurare la disponibilità dei rimorchiatori (proprietà, leasing, noleggio, etc.);
- nell'allegato n. 5, sono indicati criteri e meccanismi di calcolo dei costi ammessi relativi al personale tecnico e amministrativo ed altri costi generali;
- nell'allegato n. 6, per la determinazione del numero dei rimorchiatori da computare in tariffa, è fatto esplicito rinvio ai vigenti Regolamenti del servizio o atti di concessione o, comunque, a quanto disposto al riguardo dalla competente Autorità marittima;
- nell'allegato n. 7, sono indicati i dati gestionali e la documentazione contabile che dovrà obbligatoriamente essere prodotta alle Autorità marittime da parte dei soggetti concessionari del servizio;
- nell'allegato n. 8, sono riportate le norme relative alla prima applicazione delle disposizioni contenute nella presente circolare; quelle relative all'introduzione di un coefficiente correttivo da applicarsi alla formula tariffaria al



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 5 -

verificarsi di risultati matematici d'incremento o riduzione che, in fase di prima applicazione, si pongano al di fuori di un intervallo percentuale pre-stabilito (+5% ... -5%); i criteri di calcolo e le modalità di progressiva riduzione (fino alla completa eliminazione) di detto coefficiente correttivo. Nello stesso allegato è disciplinata, altresì, l'applicazione della formula matematica alle realtà portuali a basso fatturato;

- nell'allegato n. 9, è, infine, indicata la formula matematica per la determinazione delle variazioni tariffarie, elaborata in funzione degli elementi sopra richiamati.

La prima applicazione dei criteri e meccanismi disciplinati con la presente, come meglio precisato nell'allegato n. 8, ha decorrenza dalle verifiche tariffarie che, a scelta del concessionario del servizio, avranno luogo a partire dall'anno 2004 ovvero dall'anno 2005, ferma restando la successiva cadenza biennale.

Nel corso dell'anno 2003 non è consentita la presentazione di istanze di verifica tariffaria, salvo che non si realizzino situazioni gestionali eccezionali; pertanto, la validità dei provvedimenti tariffari vigenti relativi al servizio di rimorchio è da intendersi prorogata fino all'entrata in vigore della prima ordinanza tariffaria che sarà adottata ai sensi delle presenti disposizioni.

Trattandosi di criteri e meccanismi di nuova introduzione i soggetti intervenuti all'istruttoria ministeriale hanno convenuto sull'opportunità di procedere ad una verifica dei risultati prodotti dal nuovo sistema, trascorso almeno un ciclo biennale completo dalla loro prima applicazione e cioè, orientativamente, nel periodo novembre/dicembre 2007.

Le Autorità marittime in indirizzo, comunque, avranno cura di segnalare ogni eventuale significativa incongruenza riscontrata nell'applicazione dei criteri e meccanismi di cui alla presente circolare e, in occasione dell'emanazione del primo provvedimento tariffario che sarà adottato in applicazione delle presenti norme, provvederanno, contestualmente, ad eliminare dalle ordinanze tariffarie relative al servizio in argomento le eventuali clausole di adeguamento



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 6 -

automatico delle tariffe alle variazioni del prezzo del carburante: le cosiddette "clausole bunker".

Al fine di consentire una uniforme ed agevole applicazione della formula tariffaria, verrà emanata annualmente da questo Ministero, di norma nel mese di febbraio, un'apposita circolare recante i numeri indici da utilizzare per lo sviluppo della formula stessa.

Le autorità marittime e le Autorità portuali destinatarie sono pregate di fornire assicurazione dell'avvenuta ricezione.

Il Direttore Generale

M Dott. Massimo Provinciali
Massimo Provinciali



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 7 -

Allegato 1

Costi del personale marittimo e del personale destinato alle manutenzioni

Le informazioni che devono essere fornite obbligatoriamente dalla società concessionaria sono:

- 1) il numero dei marittimi, suddivisi per qualifica, compresi quelli necessari per coprire ferie e malattie;
- 2) il numero degli equipaggi necessari per coprire la turnistica operativa con l'indicazione delle corrispondenti tabelle di armamento;
- 3) il numero di persone destinato permanentemente ai servizi di manutenzione e/o riparazione;
- 4) il costo del personale marittimo e del personale destinato in via permanente ai servizi di manutenzione/riparazione rilevato dalla documentazione contabile presentata dalla società concessionaria relativa all'anno precedente quello della presentazione dell'istanza di verifica.

Premesso che il personale di cui trattasi nel presente allegato svolge attività diverse da quelle svolte dal personale indicato nell'allegato 5, ai fini della determinazione del costo ammesso, il costo del personale di cui al precedente punto 4) è aumentato di una percentuale pari al 75% del tasso medio di inflazione programmata dal Governo per il biennio successivo.

Esempio di calcolo: assunto in ipotesi un tasso di inflazione programmata pari all'1,3% per l'anno 2005 e all'1,2% per l'anno 2006, si avrà:

Base di partenza consuntivo 2004 = 100

1,3 x 12 mesi = 15,6

(101,3 + 1,2%) - 100 = 2,5156%

2,5156 x 12 mesi = 30,1872

15,6 + 30,1872 = 45,7872

45,7872 : 24 mesi = 1,9078% (tasso medio di inflazione programmata 2005-2006)

1,9078% x 75% = 1,4308% (75% del tasso medio)

Fermo restando che al termine di ciascun biennio il costo del personale marittimo e del personale destinato in via permanente ai servizi di manutenzione/riparazione (da assumere a riferimento per il biennio successivo), è quello rilevato dalla documentazione contabile relativa all'anno precedente l'istanza, se nel corso del biennio di validità tariffaria si verificassero situazioni gestionali tali da incidere sensibilmente sul costo del personale precedentemente considerato, la società concessionaria, in occasione del successivo adeguamento della tariffa, deve fornire sull'argomento tutte le spiegazioni necessarie.

Ad esempio: riconoscimento di compensi retributivi nei processi di ristrutturazione aziendali volti a realizzare una maggiore produttività del servizio (indennità "ad personam" conseguente alla riduzione delle tabelle d'armamento con contemporaneo blocco del turn-over).



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 8 -

(segue allegato n. 1)

Nei costi di cui trattasi sono da intendersi inclusi tutti i costi relativi al personale e quelli collegati allo svolgimento operativo del servizio di rimorchio (costi effettivamente sostenuti dalla società concessionaria, quali, ad esempio, quelli relativi ai corsi di aggiornamento professionale del personale per il conseguimento delle certificazioni STCW95).

Allegato 2

Costi per manutenzione, riparazione e riclassifica dei rimorchiatori

Gli elementi da considerare per determinare il valore base dei costi in esame sono:

- 1) il costo sostenuto negli ultimi cinque anni;
- 2) il numero dei rimorchiatori come indicato nell'allegato 6.

Per determinare la base di calcolo di questa voce di costo è necessario sommare i valori relativi agli ultimi cinque anni precedenti l'anno di presentazione dell'istanza. I valori dei primi quattro anni sono rivalutati in base alla variazione dell'indice ISTAT del costo della vita registrata tra il mese di dicembre di ciascun anno del quadriennio e il mese di dicembre del quinto anno. La somma dei valori dei cinque anni è, quindi, divisa per cinque al fine di ottenere il costo medio annuale.

Il costo medio annuale come sopra determinato e assunto come base di calcolo è aumentato di una percentuale pari al tasso medio di inflazione programmata dal Governo per il biennio successivo.

Esempio di calcolo: assunto in ipotesi un tasso di inflazione programmata pari all'1,3% per l'anno 2005 e all'1,2% per l'anno 2006, si avrà:

Base di partenza consuntivo 2004 = 100

1,3 x 12 mesi = 15,6

(101,3 + 1,2%) - 100 = 2,5156%

2,5156 x 12 mesi = 30,1872

15,6 + 30,1872 = 45,7872

45,7872 : 24 mesi = 1,9078% (tasso medio di inflazione programmata 2005-2006)

Si è preso a riferimento un arco temporale di cinque anni, tenuto conto del fatto che in questo spazio di tempo l'intera flotta sociale effettua tutte le visite prescritte dalla legge oltre che, di regola, una normale revisione degli apparati tecnici di bordo.



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 9 -

Allegato 3

Consumi e lubrificanti

In sede d'istruttoria tariffaria, il costo per consumi e lubrificanti è calcolato a piè di lista in base ai consumi ed ai costi dell'anno precedente quello di presentazione dell'istanza.

Allegato 4

Ammortamenti e remunerazione del capitale investito

- A) Le procedure da seguire e gli elementi da considerare ai fini dell'ammortamento e della remunerazione del capitale investito sono:
- 1) Il valore di mercato dei rimorchiatori già in esercizio all'atto della prima istruttoria (successiva all'entrata in vigore del presente meccanismo), individuato con riferimento all'anno 2002 (vedi allegato 8), sulla base di un prospetto elaborato da un broker – la cui individuazione verrà disciplinata con apposita successiva circolare -, tenendo conto delle caratteristiche tecniche dei rimorchiatori, delle aree geografiche di costruzione (Europa/Asia) e dell'età del rimorchiatori.
 - 2) Per ciascun anno successivo al 2002 il broker individuato fornisce la valutazione dei rimorchiatori entrati in esercizio presso ciascun concessionario dopo tale data.
 - 3) Per la determinazione del piano di ammortamento è necessario individuare i seguenti valori:
 - a) **Età del rimorchiatore**: questa decorre dalla data della sua prima immatricolazione. L'età è pari a zero anni nel caso in cui un rimorchiatore nuovo sia entrato in esercizio nel corso dell'anno di presentazione dell'istanza di verifica tariffaria. Nel caso di rimorchiatore usato l'età è quella che lo stesso ha raggiunto nel corso dell'anno solare durante il quale entra in servizio in un determinato porto. Per i soli rimorchiatori usati che nel corso dell'anno della loro entrata in servizio compiano 11 anni, 12 anni, 13 anni, 14 anni, l'età è convenzionalmente stabilita in 15 anni.
 - b) **Vita tecnica del rimorchiatore: è la sua durata in servizio, convenzionalmente stabilita nel seguente modo**:
 - I) **20 anni** se il rimorchiatore nel corso dell'anno solare in cui entra in servizio compie un'età non superiore a 10 anni;
 - II) **25 anni** se il rimorchiatore nel corso dell'anno solare in cui entra in servizio compie un'età superiore a 10 anni ed inferiore a 20 anni;
 - III) **5 anni** se il rimorchiatore nel corso dell'anno solare in cui entra in servizio compie un'età pari o superiore a 20 anni.



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 10 -

(segue allegato n. 4)

- c) Anni di ammortamento, per il calcolo dei quali è necessario sottrarre alla vita tecnica del rimorchiatore l'età del rimorchiatore, fatta eccezione per i rimorchiatori di cui al precedente punto b) III) per i quali gli anni di ammortamento sono sempre pari a 5.
- d) Aliquota annuale di ammortamento, la quale si ottiene sottraendo alla vita tecnica del rimorchiatore l'età dello stesso e poi dividendo 100 per il risultato di tale sottrazione. Per i rimorchiatori di cui al punto b) III) l'aliquota annuale è pari al 20%.
- 4) La prima quota di ammortamento si effettua nello stesso anno in cui entra in esercizio il rimorchiatore.
- 5) L'indice annuale ISTAT dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali per il settore dei mezzi di trasporto.
- 6) Il numero dei rimorchiatori da considerare è determinato in base alle disposizioni contenute nell'allegato 6.

La quota annuale di ammortamento, la quota annuale di remunerazione del capitale residuo e la rivalutazione del valore di mercato dei rimorchiatori sono calcolati, in base agli elementi di cui sopra, sommando le seguenti voci:

- A.a) la quota annuale di ammortamento determinata al precedente punto 3) e applicata al valore di mercato del rimorchiatore come indicato ai precedenti punti 1) e 2);
- A.b) la quota di remunerazione del capitale residuo (valore di mercato al netto dell'ammortamento già effettuato), convenzionalmente stabilita con la seguente modalità di calcolo:

$$Q_r = (T_o + T_1) \times C_a$$

dove:

- Q_r** è la quota di remunerazione;
- T_o** è il tasso di remunerazione di un investimento senza rischio, convenzionalmente pari alla media dei rendimenti netti dei BTP con vita residua ventennale, rilevati nel corso del mese di gennaio dell'anno in cui avviene la revisione della tariffa;
- T₁** è uno *spread* fisso pari al 4% che, in aggiunta al T_o, rappresenta il tasso di remunerazione per il rischio imprenditoriale specifico di settore;
- C_a** è il capitale residuo da ammortizzare.

- A.c) la quota annuale di rivalutazione del fondo di ammortamento, ottenuta applicando l'indice ISTAT dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali per il settore dei mez-



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 11 -

(segue allegato n. 4)

zi di trasporto al fondo di ammortamento rivalutato.

A.d) Per i rimorchiatori che hanno completato il loro ciclo di ammortamento, qualora non sostituiti dal concessionario, all'indice ISTAT di cui al precedente punto A.c) è aggiunto anche uno *spread* del 4%.

B) L'ammortamento dei beni mobili necessari per lo svolgimento delle attività di impresa (automezzi, computers, ecc.) nonché le spese incrementative capitalizzate sono forfetariamente determinate nel 2% del fatturato (Fv di cui all'allegato 7).

Tabella 1 dell'Allegato 4

Per rimorchiatori con un'età da 0 a 10 anni

Età del rimorchiatore	Vita tecnica	Età convenzionale del rimorchiatore		Aliquota ammortamento	Anni di ammortamento
0 anni	20	0	$20 - 0 = 20$	$100 / 20 = 5,00\%$	20
1 anno	20	1	$20 - 1 = 19$	$100 / 19 = 5,26\%$	19
2 anni	20	2	$20 - 2 = 18$	$100 / 18 = 5,56\%$	18
3 anni	20	3	$20 - 3 = 17$	$100 / 17 = 5,88\%$	17
4 anni	20	4	$20 - 4 = 16$	$100 / 16 = 6,25\%$	16
5 anni	20	5	$20 - 5 = 15$	$100 / 15 = 6,67\%$	15
6 anni	20	6	$20 - 6 = 14$	$100 / 14 = 7,14\%$	14
7 anni	20	7	$20 - 7 = 13$	$100 / 13 = 7,69\%$	13
8 anni	20	8	$20 - 8 = 12$	$100 / 12 = 8,33\%$	12
9 anni	20	9	$20 - 9 = 11$	$100 / 11 = 9,09\%$	11
10 anni	20	10	$20 - 10 = 10$	$100 / 10 = 10,00\%$	10

Per rimorchiatori con un'età da 11 a 19 anni

Età del rimorchiatore	Vita tecnica	Età convenzionale del rimorchiatore		Aliquota ammortamento	Anni di ammortamento
11 anni	25	15	$25 - 15 = 10$	$100 / 10 = 10,00\%$	10
12 anni	25	15	$25 - 15 = 10$	$100 / 10 = 10,00\%$	10
13 anni	25	15	$25 - 15 = 10$	$100 / 10 = 10,00\%$	10
14 anni	25	15	$25 - 15 = 10$	$100 / 10 = 10,00\%$	10



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 12 -

(segue Tabella 1 dell'allegato n. 4)

15 anni	25	15	$25 - 15 = 10$	$100 / 10 = 10,00\%$	10
16 anni	25	16	$25 - 16 = 9$	$100 / 9 = 11,11\%$	9
17 anni	25	17	$25 - 17 = 8$	$100 / 8 = 12,50\%$	8
18 anni	25	18	$25 - 18 = 7$	$100 / 7 = 14,29\%$	7
19 anni	25	19	$25 - 19 = 6$	$100 / 6 = 16,67\%$	6

Per rimorchiatori con un'età pari o superiore a 20 anni					
Età del rimorchiatore	Vita tecnica	Età convenzionale del rimorchiatore		Aliquota ammortamento	Anni di ammortamento
20 anni e oltre	5		5 anni	$100 / 5 = 20,00\%$	5

La tabella sopra riportata serve ad individuare in via definitiva gli anni di ammortamento e l'aliquota annuale di un rimorchiatore nuovo od usato entrato in esercizio presso un concessionario.

Gli anni indicati nella prima colonna si riferiscono, nel caso di un rimorchiatore usato, agli anni di vita che il rimorchiatore compie nel corso dell'anno solare durante il quale entra in servizio presso il concessionario.

Lo scaglione di zero anni si riferisce invece ad un rimorchiatore nuovo entrato in servizio nel corso dell'anno di presentazione dell'istanza di verifica tariffaria (fatta eccezione per quanto previsto al punto 1) dell'allegato 8).

Per anni di vita del rimorchiatore si intendono gli anni compiuti dal rimorchiatore a decorrere dalla data della sua prima immatricolazione.

Allegato 5

Costi e spese generali

Costo del personale tecnico e amministrativo:

Il numero del personale tecnico ammesso dalla tariffa è determinato, in base al numero dei rimorchiatori (vedi allegato 6), secondo la seguente tabella:

N° rimorchiatori	Dirigente Tecnico	Quadro tecnico	Addetti operativi
da 1 a 2	===	===	1



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 13 -

(segue allegato n. 5)

3	==	1	1
4	1	==	1
da 5 a 8	1	==	2
da 9 a 11	1	2	3
da 12 a 15	2	2	4
oltre 15	2	3	5

Il numero del personale amministrativo ammesso dalla tariffa è determinato sulla base della seguente tabella:

Fatturato per servizi in concessione	Dirigenti Amministrativi	Quadri amministrativi	Impiegati di concetto	Impiegati d'ordine
Fino a 1.500.000 €	==	==	1	==
Fino a 2.500.000 €	==	1	==	1
Fino a 5.000.000 €	1	==	1	1
Fino a 7.500.000 €	1	1	2	2
Fino a 10.000.000 €	1	1	3	3
Fino a 13.000.000 €	1	2	4	4
Fino a 16.000.000 €	1	2	5	5
Fino a 20.000.000 €	1	3	6	6
Fino a 25.000.000 €	2	4	6	6
Fino a 30.000.000 €	2	5	7	7
Oltre 30.000.000 €	2	6	8	8

In tutti i porti con fatturato maggiore di € 7.500.000 è ammesso in tariffa il costo relativo a un direttore.

A decorrere dal 1° gennaio 2006, con cadenza annuale, i fatturati di cui sopra sono rivalutati in misura pari al 75% del tasso di inflazione registrata nell'anno precedente.

In conclusione, il costo ammesso relativo al personale tecnico e amministrativo (direttore, struttura tecnica ed amministrativa) si ottiene moltiplicando il numero delle unità ammesse per i seguenti costi unitari annui:



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 14 -

(segue allegato n. 5)

Direttore	Euro	139.000
Dirigente	Euro	93.000
Quadro intermedio	Euro	52.000
Addetto amministrativo	Euro	41.100
Addetto operativo	Euro	31.000

Tali costi unitari sono di volta in volta rivalutati in proporzione agli aumenti contrattuali derivanti dai rispettivi C.C.N.L.. Solo per il direttore ed il dirigente la rivalutazione è pari al 75% della percentuale di aumento contrattuale.

Altri costi generali:

In questa voce rientrano tutti i costi non riconducibili alle voci precedenti.

La tabella seguente indica una serie di criteri che saranno seguiti per calcolare l'ammontare degli altri costi generali:

Assicurazioni ordinarie e rischio guerra	1,5% valore flotta di cui al punto 1 dell'allegato 4
Consulenze legali, fiscali, tecniche e tributarie	In misura dell'1,5% del fatturato (Fv di cui all'allegato 7)
Rappresentanza, telefoniche e postali	In misura del 2% del fatturato (Fv di cui all'allegato 7)
Fitti passivi per sede	Nella misura seguente: Euro 25.830 per le aziende con meno di 50 dipendenti; Euro 41.320 per le aziende con un numero di dipendenti compreso tra 50 e 100; Euro 51.650 per le aziende con un numero di dipendenti compreso tra 100 e 150; Euro 103.290 per le aziende con più di 150 dipendenti. A decorrere dal 1° gennaio 2006, tali importi sono incrementati con le stesse modalità e misure indicate per la rivalutazione dei fatturati riportati nella tabella relativa al personale amministrativo.
Costi generali diversi (servizio radio maritt.; adeguamenti leggi 626/271/272 EDP; collegio sindacale, contributi associazioni, costi diversi)	In misura del 2,5% del fatturato (Fv di cui all'allegato 7)



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 15 -

(segue allegato n. 5)

Costi degli amministratori	<p>In misura percentuale rispetto al fatturato (Fv di cui all'allegato 7).</p> <p>La percentuale sarà pari al 3% per porti con fatturati fino a 5.000.000 € (con il riconoscimento di un importo massimo di 125.000 €);</p> <p>la percentuale sarà pari al 2,5% per porti con fatturati da 5.000.001 € a 10.000.000 € (con il riconoscimento di un importo massimo di 200.000 €);</p> <p>la percentuale sarà pari al 2% per porti con fatturati oltre i 10.000.000 €.</p> <p>A decorrere dal 1° gennaio 2006, tali fatturati sono incrementati con le stesse modalità e misure indicate per la rivalutazione dei fatturati riportati nella tabella relativa al personale amministrativo.</p>
IRAP	<p>In misura del 4,25% della somma tra i costi del personale (marittimo, tecnico e amministrativo) e la remunerazione del capitale (punti A.b) e A.c) allegato 4)</p>
Imposte e tasse	<p>In misura del 30% della differenza tra costi (tra i quali non deve essere inserita la remunerazione del capitale di cui ai punti A.b) e A.c) dell'allegato 4) e ricavi.</p>

Allegato 6

Determinazione del numero dei rimorchiatori da computare nella tariffa

La quantificazione del numero dei rimorchiatori è necessaria per individuare le seguenti voci:

- Costo per manutenzione, riparazione e riclassifica;
- Ammortamenti e remunerazione del capitale investito;
- Spese generali.

Per la definizione del numero e delle caratteristiche tecniche dei rimorchiatori necessari a coprire l'operatività globale si fa riferimento ai vigenti Regolamenti del servizio o Atti di concessione o, comunque, a quanto disposto ai sensi dell'articolo 101, secondo comma, del Codice della Navigazione e, nei porti sede di Autorità Portuale, ai sensi dell'articolo 14, comma 1-ter, della legge n. 84/94.



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 16 -

Allegato 7

Dati gestionali e documentazione contabile che la società concessionaria deve fornire obbligatoriamente all'Autorità marittima

In occasione della presentazione delle istanze di verifica tariffaria le società concessionarie devono obbligatoriamente fornire:

- 1) copia del bilancio relativo all'esercizio dell'anno precedente quello di presentazione dell'istanza;
- 2) il rendiconto economico relativo al servizio di rimorchio;
- 3) i dati relativi al fatturato vecchio (Fv) realizzato nell'anno precedente quello di presentazione dell'istanza, il quale è costituito dai ricavi derivanti da tutte le prestazioni di rimorchio rese in concessione, nonché da eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale realizzati dagli stessi rimorchiatori;
- 4) le seguenti altre informazioni:
 - a) numero delle prestazioni rese dai rimorchiatori in ciascun anno del biennio immediatamente precedente la data di presentazione dell'istanza di adeguamento tariffario, suddivise per ciascun scaglione di tonnellaggio previsto dalla tariffa in vigore;
 - b) numero dei servizi di rimorchio resi alle navi nel caso di applicazione della "tariffa a corpo" (tariffa slegata dal numero dei rimorchiatori impiegati dalla nave) in ciascun anno del biennio immediatamente precedente la data di presentazione dell'istanza di adeguamento tariffario suddivise per ciascun scaglione di tonnellaggio previsto dalla tariffa in vigore;
 - c) numero delle ore di assistenza effettuate dai rimorchiatori al servizio delle navi distinto per tipo di tariffa (ad esempio assistenza in porto, assistenza in rada ecc.) e, se previsto, anche per scaglione di tonnellaggio per ciascun anno del biennio immediatamente precedente la data di presentazione dell'istanza di adeguamento tariffario.

Allegato 8

Obbligo di verifica tariffaria, fase di prima applicazione, decorrenza del nuovo metodo di calcolo, norme particolari riguardanti le imprese concessionarie con flotta di rimorchiatori di età media superiore ai 18 anni – Calcolo del coefficiente correttivo – Applicazione della formula matematica nelle realtà portuali a basso fatturato

- 1) **Obbligo di verifica tariffaria, fase di prima applicazione, decorrenza del nuovo metodo di calcolo, norme particolari riguardanti le imprese concessionarie con flotta di rimorchiatori di età media superiore ai 18 anni:**

La verifica tariffaria ha cadenza biennale. A tal fine la società concessionaria del servizio di rimorchio deve presentare obbligatoriamente istanza alla competente Autorità marittima nel perio-



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 17 -

(segue allegato n. 8)

do compreso tra il 1° aprile ed il 31 ottobre (fermo restando il periodo di sospensione dei termini istruttori a decorrere dal 15 luglio fino al 31 agosto).

In fase di prima applicazione le istanze devono essere presentate, a scelta della società concessionaria, o nell'anno 2004 o nel 2005, ferma restando comunque la successiva cadenza biennale. In questa fase, quindi, le predette istanze devono essere presentate a partire dal mese di aprile 2004 con dati gestionali 2003 e valore dei rimorchiatori 2002 (*vedi nota 1*) oppure a partire dal mese di aprile del 2005 con valori gestionali 2004 e valori rimorchiatori 2002 (*vedi nota 1*). In entrambi i casi l'ammortamento dei rimorchiatori, già in esercizio nell'anno 2002, inizia a partire dall'anno 2003.

Pertanto, nel corso dell'anno 2003 non possono essere presentate istanze di verifica tariffaria, salvo che non si verifichino situazioni gestionali eccezionali che rendano necessaria un'immediata verifica.

In occasione del primo adeguamento, qualora la variazione tariffaria, derivante dall'applicazione della formula di cui all'allegato 9, non risulti contenuta all'interno della fascia compresa tra il -5% e il +5%, viene inserito un **coefficiente correttivo locale** (vedi successivo punto 2) che riporti i suddetti valori al +5% o al -5%. Se in occasione del primo adeguamento la variazione tariffaria non comporta la necessità di introdurre un coefficiente correttivo, lo stesso non viene introdotto negli adeguamenti successivi.

nota 1: per "valore dei rimorchiatori 2002" si intende il valore di mercato fissato dal broker al 31 dicembre 2002 fermo restando che la procedura di ammortamento (di cui all'allegato 4) inizia per questi rimorchiatori a decorrere dal 2003. Si rimanda all'esempio seguente:

Valutazione broker anno 2002: 1.000 €; Età del rimorchiatore (immatricolato nel 1994) nel 2003: 9 anni

	Anno 2003	Riferimento di cui all'all. 4
Quota annuale ammortamento	90,9	A.a)
Capitale residuo da remunerare	$1.000 - 90,9 = 909,1$	A.b)
Fondo di ammort. da rivalutare	0	A.c)
	Anno 2004	
Quota annuale ammortamento	90,9	A.a)
Capitale residuo da remunerare	$909,1 - 90,9 = 818,2$	A.b)
Fondo ammort. da rivalutare	90,9	A.c)



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 18 -

(segue allegato n. 8)

Norme particolari riguardanti le imprese concessionarie con flotta di rimorchiatori di età media superiore ai 18 anni:

Le società concessionarie del servizio di rimorchio che all'atto della prima istruttoria tariffaria, successiva all'emanazione della presente circolare, abbiano una flotta con un'età media superiore a diciotto anni, qualora intendano effettuare, nei 24 mesi successivi alla presentazione della prima istanza, l'ammodernamento o il potenziamento della flotta dei rimorchiatori, sono tenute a presentare in occasione della prima istruttoria il relativo piano di investimenti.

Il piano di investimenti deve in particolare contenere l'elenco dei rimorchiatori che si intendono acquisire nei successivi 24 mesi con l'indicazione delle loro principali caratteristiche tecniche (potenza, anno di costruzione, tipo di propulsione, livello di automazione, area geografica di costruzione) nonché l'elenco dei rimorchiatori in esercizio che si intendono sostituire.

Qualora l'attuazione di tale piano di investimenti comporti un incremento del valore complessivo della flotta superiore al 50% (rispetto al valore della flotta accertato in fase di prima istruttoria), i nuovi rimorchiatori, contenuti in tale piano di investimenti, saranno sottoposti alla valutazione del broker ed il loro valore di mercato sarà introdotto in formula in sostituzione di quello dei rimorchiatori destinati ad essere sostituiti.

Nel caso in cui all'atto della prima istruttoria tariffaria non fosse presentato alcun piano di investimenti per l'ammodernamento o il potenziamento della flotta, la società concessionaria non potrà effettuare, nel corso dei citati 24 mesi, la sostituzione dei rimorchiatori in esercizio.

Se la società concessionaria ha presentato il piano di investimenti e tale piano comporti il suddetto incremento del valore complessivo della flotta (superiore al 50%), le nuove acquisizioni ivi indicate dovranno essere poste in servizio entro i citati 24 mesi e l'ammortamento dei mezzi inizierà a decorrere dall'anno di presentazione della prima istanza.

Se invece il piano di investimenti, che comporti un incremento del valore della flotta superiore al 50%, presentato in occasione della prima istanza, comprende uno o più rimorchiatori la cui entrata in esercizio viene richiesta dall'Autorità Marittima per effetto di fondate e motivate previsioni di sensibile aumento o diversificazione della domanda del servizio di rimorchio, l'eventuale applicazione della procedura suddetta sarà preceduta da un apposito approfondimento in sede ministeriale tra tutti i soggetti di cui all'articolo 14 comma 1-bis legge n. 84/94, oltre all'impresa concessionaria interessata, al fine di individuare le soluzioni correttive da adottare anche in deroga alle norme del presente punto e del successivo punto 2.

Il mancato rispetto degli obblighi sopra indicati da parte dell'impresa concessionaria, formerà oggetto di apposito approfondimento in sede ministeriale tra tutti i soggetti di cui all'articolo



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 19 -

(segue allegato n. 8)

14 comma 1-bis legge n. 84/94, al fine di individuare le misure correttive da adottare anche in deroga alle norme del presente punto e del successivo punto 2.

Analogo approfondimento verrà svolto qualora l'Autorità Marittima avanzi una richiesta di procedere alla sostituzione di uno o più rimorchiatori successivamente alla presentazione del suddetto piano di investimenti.

2) Calcolo del coefficiente correttivo:

Premesso che il fatturato nuovo F_n è pari, come indicato nell'allegato 9, alla somma delle seguenti voci (P+M+C+Am+Sg) ed il fatturato vecchio F_v è quello individuato nell'allegato 7, per calcolare il coefficiente correttivo, di cui al precedente punto 1), è necessario distinguere le seguenti due ipotesi:

a) Qualora in occasione della prima verifica tariffaria la variazione dovesse risultare superiore al +5% è necessario aumentare del 5% il fatturato vecchio ed il risultato ottenuto dividerlo per il fatturato nuovo.

Esempio: $F_n = 6.000.000$ €; $F_v = 5.000.000$ €.

$5.000.000 + 5\% = 5.250.000$; $5.250.000 / 6.000.000 = 0,875$ (**coefficiente correttivo**)

Il fatturato nuovo da inserire in formula deve essere quindi moltiplicato per questo coefficiente.

b) Qualora in occasione della prima verifica tariffaria la variazione dovesse risultare, in valore assoluto, superiore al -5% è necessario dividere per 0,95 il fatturato nuovo ed il risultato ottenuto dividerlo per il fatturato vecchio.

Esempio: $F_n = 5.000.000$ €; $F_v = 6.000.000$ €.

$5.000.000 / 0,95 = 5.263.157,89$; $5.263.157,89 / 6.000.000 = 0,8772$ (**coefficiente correttivo**)

Il fatturato vecchio da inserire in formula deve essere quindi moltiplicato per questo coefficiente.

Il coefficiente correttivo determinato in occasione del primo adeguamento tariffario è inserito anche nel secondo e nel terzo adeguamento e moltiplicato per il fatturato (nuovo o vecchio a seconda di quanto sopra detto) fino a concorrenza del valore determinato in occasione del primo adeguamento (che nell'esempio sopra riportato è pari a 6.000.000 €). Nei successivi cinque adeguamenti l'incidenza del coefficiente è ridotta del 20% in ogni biennio fino ad arrivare alla sua totale eliminazione.

Esempio:

Ipotizzando che in occasione del primo adeguamento tariffario il fatturato nuovo sia di 6.000.000 di euro ed il fatturato vecchio sia di 5.000.000 di euro, lo sviluppo della formula porterebbe ad un incremento percentuale pari al 20%, che in prima applicazione deve essere ridotto al 5% attraverso l'inserimento del coefficiente correttivo 0,875 da applicare al fatturato nuovo (F_n) pari a 6.000.000 di euro.



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 20 -

(segue allegato n. 8)

In occasione del secondo e terzo adeguamento il coefficiente 0,875 si deve moltiplicare per il valore del fatturato nuovo (Fn) fino a concorrenza di 6.000.000 di euro.

Se il fatturato nuovo risulta superiore a tale importo, il coefficiente correttivo non si applica sull'eccedenza, se invece il fatturato nuovo risulta inferiore a 6.000.000 di euro, il coefficiente si applica sul fatturato nuovo (inferiore a 6.000.000 di euro).

Nei successivi cinque adeguamenti, fermo restando il valore sul quale si applica il coefficiente correttivo, l'incidenza di questo viene progressivamente ridotta di una quota pari al 20% per ogni biennio fino a giungere alla sua totale eliminazione a partire dall'ottavo adeguamento.

Esempio di riduzione dell'incidenza del coefficiente correttivo:

Quarta applicazione 0,90 (pari a 0,875 più 1/5 della differenza tra 0,875 ed 1) – Quinta applicazione 0,925 (pari a 0,875 più 2/5 della differenza tra 0,875 ed 1) – Sesta applicazione 0,95 – Settima applicazione 0,975. Dall'ottava applicazione il coefficiente risulta pari ad 1, perdendo ogni incidenza.

Se in occasione della prima istruttoria, successiva all'emanazione della presente circolare, è stato inserito un coefficiente correttivo per limitare l'incremento tariffario al +5% o il decremento al -5%, è necessario verificare, all'atto dei successivi sei adeguamenti, se i risultati della formula, con il coefficiente correttivo inserito, diano ancora rispettivamente luogo ad un incremento o ad un decremento tariffario. Qualora si verificasse il contrario (cioè che, a fronte di un iniziale decremento tariffario ci si trovi, negli adeguamenti successivi, in presenza di un incremento tariffario o viceversa), i coefficienti correttivi inseriti in occasione del primo adeguamento verranno soppressi e ciò al fine di evitare che gli stessi possano produrre effetti amplificatori distorsivi della variazione tariffaria derivante dalla formula.

3) Applicazione della formula matematica nelle realtà portuali a basso fatturato:

Fermo restando l'obbligo di verifica tariffaria biennale nonché l'applicazione della formula matematica di cui all'allegato 9 a tutte le realtà portuali italiane, nelle realtà portuali dove lo svolgimento del servizio produce un basso fatturato, intendendosi per tale quello inferiore a 1.500.000 euro, i limiti massimi delle variazioni tariffarie applicabili (in aumento o in riduzione) sono determinati nel modo seguente:

- a) in fase di prima applicazione (biennio 2004-2005), +5% il limite massimo di aumento tariffario e -5% il limite massimo di riduzione tariffaria.
- b) successivamente alla prima applicazione, il valore assoluto dei suddetti limiti è pari alla variazione dell'indice ISTAT del costo della vita registrata nel biennio precedente l'anno di



*Ministero
delle Infrastrutture e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER LE INFRASTRUTTURE
DELLA NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 21 -

(segue allegato n. 8)

presentazione dell'istanza, maggiorato del 20%.

A decorrere dal 1° gennaio 2006, con cadenza annuale, il tetto di fatturato di cui sopra (1.500.000 euro) è rivalutato in misura pari al tasso di inflazione registrato nell'anno precedente.

Nel caso in cui il fatturato di una società concessionaria superi il limite sopra stabilito (1.500.000 euro), viene applicato il meccanismo tariffario già utilizzato in prima applicazione per i porti con un fatturato superiore a 1.500.000 euro (ossia comprensivo dell'eventuale inserimento del coefficiente correttivo di cui al punto 2). Tale applicazione è comunque preceduta da una valutazione delle problematiche gestionali del servizio da parte delle Autorità marittime e portuali competenti, da effettuarsi congiuntamente ai soggetti di cui al comma 1-bis, dell'art. 14, della legge n. 84/94. Tale verifica congiunta è compiuta preliminarmente anche nell'ipotesi inversa, ossia quella relativa ad una società concessionaria che riduca il proprio fatturato sino a scendere al di sotto di 1.500.000 euro.

Allegato 9

Formula matematica per la determinazione della variazione tariffaria

$$\frac{F_n - F_v}{F_v} \times 100 = \Delta\%$$

dove:

F_n = fatturato nuovo pari alla somma dei seguenti valori (P + M + C + Am + Sg) e

- P** = costo del personale marittimo;
M = costo per manutenzione, riparazione e riclassifica;
C = costo per consumi e lubrificanti;
Am = ammortamento, remunerazione del capitale investito e rivalutazione del fondo di ammortamento;
Sg = spese generali.

F_v = fatturato del servizio di rimorchio in concessione registrato nell'anno precedente l'istanza di verifica tariffaria.

Δ% = percentuale di variazione tariffaria.



Ministero delle Infrastrutture

e dei Trasporti

DIREZIONE GENERALE
PER LE INFRASTRUTTURE DELLA
NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

Prot. n. DEM3 / 0969

Roma, 8 APR. 2002

A tutte le Capitanerie di Porto
LORO SEDI

A tutte le Autorità Portuali
LORO SEDI

OGGETTO: Provvedimenti concernenti l'obbligatorietà del servizio di rimorchio portuale - Art. 14. comma 1 bis, della legge n. 84/1994.

In esito ad ulteriori approfondimenti svolti sull'argomento in oggetto in un'apposita riunione tenutasi in sede ministeriale nello scorso mese di gennaio tra i rappresentanti della scrivente, del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, dell'Assoporti e delle Associazioni sindacali rappresentative dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti, si ritiene necessario aggiornare il contenuto della nota di pari oggetto, prot. DEM3/3082 del 5 dicembre 2001, che - per una più agevole lettura delle disposizioni come di seguito riformulate - è abrogata e sostituita dalla presente.

A parziale modifica e integrazione della propria nota trasmessa con prot. n. DEM3/1739 del 17 luglio 2000, la scrivente Direzione generale ritiene opportuno chiarire che l'adozione del provvedimento con il quale può rendersi obbligatorio il servizio di rimorchio - ai sensi del comma 1 bis dell'art. 14 della legge n. 84/1994 -, in quanto provvedimento di carattere generale diretto a regolare le condizioni di sicurezza della navigazione e dell'approdo, rientra nella esclusiva competenza dell'Autorità marittima.

La predetta Autorità, nell'esercizio di tale suo potere regolamentare, pur disponendo della più ampia facoltà di scelta dei mezzi ritenuti più idonei per l'acquisizione degli elementi di conoscenza sui quali fondare la propria determinazione, dovrà, comunque, assicurare - fatti salvi i casi che rivestono carattere d'urgenza - la partecipazione alla relativa procedura amministrativa delle Associazioni sindacali rappresentative dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi, nonché dell'Autorità portuale, ove istituita. Ciò, affinché possano essere preventivamente valutati e discussi con i soggetti interessati gli effetti che, di norma,



*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE
PER LE INFRASTRUTTURE DELLA
NAVIGAZIONE MARITTIMA ED INTERNA

- 2 -

derivano dal provvedimento in questione. Tale evidenziata possibilità di valutazione e discussione dovrà, inoltre, essere assicurata anche nel caso di provvedimenti adottati con procedura d'urgenza destinati a protrarsi nel tempo, attraverso un'apposita fase di consultazione dei predetti soggetti interessati, da avviarsi a breve termine dall'avvenuta adozione dei provvedimenti stessi.

Il Direttore Generale
Dott. Massimo Provinciali



Roma, 5 DIC. 2001

*Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*

UNITÀ DI GESTIONE
INFRASTRUTTURE PER LA NAVIGAZIONE
ED IL DEMANIO MARITTIMO
DEL SOPPRESSO MINISTERO DEI TRASPORTI E DELLA NAVIGAZIONE

**A tutte le Capitanerie di Porto
LORO SEDI**

**A tutte le Autorità Portuali
LORO SEDI**

Prot. n. DEM3/3082

OGGETTO: Provvedimenti concernenti l'obbligatorietà del servizio di rimorchio portuale - Art. 14, comma 1 bis, della legge n. 84/1994.

Alla luce della vigente normativa relativa all'oggetto e dell'orientamento espresso dal Consiglio di Stato, che, con decisione n. 583 del 13/6/1995, ha escluso l'applicabilità dei principi di partecipazione contenuti nella legge n. 241/1990 agli atti di contenuto normativo, la scrivente Unità di Gestione ritiene opportuno fornire i chiarimenti che seguono, in relazione alla propria nota, trasmessa con prot. n. DEM3/1739 del 17 luglio 2000.

L'adozione del provvedimento con il quale può rendersi obbligatorio il servizio di rimorchio - ai sensi del comma 1 bis dell'art. 14 della legge n. 84/1994 -, in quanto provvedimento di carattere generale diretto a regolare le condizioni di sicurezza della navigazione e dell'approdo, rientra nella esclusiva competenza dell'Autorità marittima.

A questo specifico riguardo, non essendo definiti dalla normativa vigente né particolari fasi istruttorie, né speciali accertamenti da effettuarsi con la partecipazione e/o in contraddittorio con i soggetti interessati, la predetta Autorità dispone, per l'esercizio di tale potere regolamentare, di un potere insindacabile di scelta dei mezzi ritenuti più idonei per l'acquisizione degli elementi di conoscenza sui quali fondare la propria determinazione.

Per le considerazioni che precedono, l'adozione, da parte dell'Autorità marittima, del provvedimento che rende obbligatorio l'impiego del servizio di rimorchio nei porti e le ragioni che la sostengono non sono soggette all'acquisizione del parere delle organizzazioni rappresentative dei soggetti erogatori del servizio stesso, né dell'utenza portuale.

Per tutti gli altri atti che incidono sull'organizzazione e sulla disciplina del servizio in argomento, viene ribadito, invece, il principio della più ampia partecipazione dei soggetti interessati alle relative istruttorie.

Fanny Rossi
Obbligatorietà servizio di rimorchio
03/12/2001

Il Direttore

(Dott. Massimo Provinciali)
Massimo Provinciali



*Ministero dei Trasporti
e della Navigazione*

UNITÀ DI GESTIONE
INFRASTRUTTURE PER LA NAVIGAZIONE
Div. DEM3 MANIO MARITTIMO

Prot. N. DEM3/1739 Alleg.

Roma, 17. 7. 2000

A tutte le Capitanerie di porto
LORO SEDI

A tutte le Autorità portuali
LORO SEDI

Al Comando Generale delle
Capitanerie di porto **SEDE**

All'Assoporti
Corso Rinascimento 19 **ROMA**

Alla Confitarma
Piazza SS.Apostoli,66 **ROMA**

Alla Fedarlinea
Via Nazionale 54 **ROMA**

Alla Federagenti
Via L.Lilio,62 **ROMA**

All'Assorimorchiatori
Piazza SS.Apostoli,66 **ROMA**

**OGGETTO: Procedimenti amministrativi relativi al servizio di rimorchio nei porti.
Art.14 commi 1 bis e 1 ter della legge 84/94.**

Presso lo scrivente sono in corso gli incontri con i soggetti interessati per la determinazione dei criteri e dei meccanismi per la formazione delle tariffe del servizio di rimorchio secondo quanto previsto dall'art.14 comma 1 bis della legge 84/94, e per la definizione dei procedimenti relativi alla organizzazione e disciplina del servizio stesso.

Al riguardo si ritiene necessario fin da ora precisare quanto segue.

1) Organizzazione e disciplina del servizio di rimorchio-

E' stata evidenziata nel corso delle predette riunioni la necessità di garantire l'applicazione a tali procedimenti dei principi di partecipazione all'attività amministrativa contenuti nella legge 241/90 e ribaditi nell'ordine del giorno del Senato n.9.1902 del 21.12.96, con cui il Governo si è impegnato "a garantire la presenza delle rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi nella procedura amministrativa volta alla disciplina ed alla organizzazione dei predetti servizi affinché gli effetti tariffari che inevitabilmente scaturiscono dalla suddetta disciplina ed



*Ministero dei Trasporti
e della Navigazione*

UNITÀ DI GESTIONE
INFRASTRUTTURE PER LA NAVIGAZIONE
ED IL DEMANIO MARITTIMO

organizzazione possano essere preventivamente valutati e discussi dagli stessi soggetti che erogano ed utilizzano tali servizi.”

In particolare deve richiamarsi l'attenzione sulla necessità che il disposto dell'art.102 sui regolamenti locali del servizio di rimorchio sia integrato con quanto previsto dall'art.14 comma 1 ter e con i suddetti principi contenuti nel Capo III della legge 241/90. Pertanto la predisposizione dell'intero regolamento o di sue modifiche va compiuta dall'autorità marittima d'intesa con l'autorità portuale e va comunque acquisito il parere delle rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori del servizio e degli utenti dello stesso, analogamente peraltro a quanto avviene per gli altri servizi tecnico-nautici di pilotaggio, ormeggio e battellaggio.

Stessi principi vanno seguiti relativamente agli atti con i quali si stabilisce l'obbligatorietà del servizio (anche ai sensi del nuovo testo dell'art.14 comma 1 bis della legge 84/94, modificato dalla legge 30.6.2000, n.186, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n.157 del 7.7.2000, che sarà oggetto di apposita circolare) e per tutti gli altri atti che incidono sull'organizzazione e disciplina del servizio.

2) Tariffe del servizio-

Relativamente al procedimento tariffario è sentita l'esigenza da parte dell'utenza di disporre nel corso dell'istruttoria dei dati di bilancio consuntivo cioè certi e specifici dell'attività di rimorchio. Da qui l'opportunità di richiamare il contenuto della circolare n.5200031 del 24.3.99 relativamente ai dati di bilancio che devono costituire la base su cui fondare l'istruttoria e che devono essere integrati, nel caso in cui la concessionaria svolga altre attività oltre a quella di rimorchio, da un rendiconto economico separato relativo al solo servizio di rimorchio, e, nel caso in cui la società sia titolare di più concessioni di rimorchio, dai rendiconti economici separati relativi a ciascun servizio di rimorchio.

E' inoltre sentita l'esigenza che i provvedimenti tariffari siano di più agevole lettura e più trasparenti. A tal fine sarebbe opportuno verificare per ciascun porto la possibilità di eliminare le maggiorazioni per festivi, fuori orario, per la seconda ora etc...La nuova tariffa, risultante dalla eventuale eliminazione delle maggiorazioni, dovrà comunque garantire alla società concessionaria il mantenimento dello stesso fatturato. Tuttavia in considerazione del fatto che una tale ristrutturazione tariffaria può comportare riflessi sull'organizzazione del servizio e conseguentemente sul costo dello stesso, la valutazione relativa all'opportunità di introdurre la nuova tariffa va compiuta porto per porto tenendo conto delle caratteristiche e della tipologia del traffico nel porto stesso e dei riflessi organizzativi ed economici conseguenti a tale modifica.



*Ministero dei Trasporti
e della Navigazione*

UNITÀ DI GESTIONE
INFRASTRUTTURE PER LA NAVIGAZIONE
ED IL DEMANIO MARITTIMO

Nel compiere tale valutazione codeste autorità dovranno disporre dei seguenti dati da richiedersi alla società concessionaria: l'elenco delle prestazioni svolte nel corso degli ultimi dodici mesi (intendendo per prestazioni il numero dei cavi), indicando per ciascuna la data in cui è stata resa, la tipologia della nave (traghetto merci, traghetto passeggeri, crociera, cisterna, porta-container, altri tipi di nave), la stazza della stessa espressa in GT, la zona del porto in cui il servizio di rimorchio è stato reso se nell'ambito del porto o della rada siano stabilite tariffe diverse per zone diverse, le maggiorazioni tariffarie applicate a ciascuna prestazione indicando esplicitamente per ciascuna di esse la relativa percentuale ed infine il fatturato complessivo riscosso in relazione a tali prestazioni.

Si fa riserva di far conoscere ulteriori direttive che emergeranno dalle riunioni in corso.

Il Direttore dell'Unità di Gestione
Dr. Massimo Provinciali

M.C.Farina
Art.14 rimorchio
14/07/00



Roma. 24 3. 19 99

*Ministero dei Trasporti
e della Navigazione*

Dipartimento della Navigazione Marittima ed Interna
Unità di Gestione delle Infrastrutture per la
Navigazione e il Demanio Marittimo

Divisione DEMG Fax
Prot. n. 520 0031 Allegati

A Tutte le
Capitanerie di Porto

LORO SEDI

Risposta al Foglio del
Dir. Fax 31

OGGETTO:

Istruttoria per la determinazione delle tariffe di rimorchio e di altri
Servizi Portuali.

Tutte le Autorità Portuali
LORO SEDI

Confitarma
Piazza SS. APOSTOLI 66
00187 ROMA

Fedarlinea
via NAZIONALE 54
00184 ROMA

Federagenti
via LILIO 62
00142 ROMA

Una recente sentenza del Consiglio di Stato relativa al provvedimento di determinazione delle tariffe per il servizio di rimorchio ha fissato i principi da seguire nel corso dell'istruttoria di tale procedimento.

Essi riguardano da un lato i dati economici forniti dalla società concessionaria e dall'altro la motivazione del provvedimento tariffario.

Con riferimento ai primi è stata rilevata la necessità che l'istruttoria si fondi su elementi di fatto ufficiali attentamente valutati. In particolare il giudice amministrativo non ha ritenuto sufficiente la verifica da parte dell'autorità marittima dell'analisi dei costi e dei ricavi predisposta dalla società concessionaria compiuta senza riscontro con i bilanci e non accompagnata - per le società che svolgono altre attività oltre a quella in concessione - da adeguata specificazione dei criteri utilizzati per distinguere le spese ed i costi imputati all'attività in questione.

Per quanto riguarda la motivazione del provvedimento essa deve adeguatamente esternare le ragioni per cui si determina la variazione tariffaria, non potendosi ritenere sufficienti i richiami alla variazione richiesta dal concessionario e a quella espressa nei pareri delle associazioni sindacali - anche questi non sorretti da adeguato conforto motivazionale e documentale - o all'accordo raggiunto tra le parti interessate.

Nella sostanza i suddetti principi devono tradursi nei seguenti adempimenti.



Ministero dei Trasporti
e della Navigazione

Roma 19

Al

Divisione _____ Sez. _____
Prot. N.° _____ Allegati _____

Risposta al Foglio del
Dir. _____ Sez. _____ N.° _____

OGGETTO: _____

- Le società concessionarie dovranno produrre documenti contabili ufficiali da cui risultino i costi del personale, quelli per manutenzione riparazione e riclassifiche, i consumi gli ammortamenti e gli interessi i costi e le spese generali. Se svolgono altre attività oltre a quella in concessione dovranno specificare i criteri utilizzati per distinguere i costi, le spese e le entrate relative all'attività in questione.
 - Il provvedimento di modifica dalle tariffe dovrà essere adeguatamente motivato e dare conto delle valutazioni compiute per la determinazione della percentuale di variazione.
 - I pareri delle associazioni sindacali devono essere adeguatamente motivati e supportati dall'esame dei dati suddetti. altrimenti non possono prendersi in considerazione come apporto partecipativo all'istruttoria.
- Nelle more della definizione dei criteri e meccanismi per la determinazione delle tariffe ai sensi dell'art.4 co.2, L.84/94, Codeste Autorità vorranno assicurare l'osservanza di quanto sopra; si resta a disposizione per ulteriori chiarimenti.

IL DIRIGENTE GENERALE

Alifert

Se

CF/ma
TARRIMO.DOC

ORDINE DEL GIORNO N. 9.1902.1

LAVORI PUBBLICI E COMUNICAZIONI

8^o
PRESENTATO DALLA COMMISSIONE ~~TRASPORTI~~ DEL SENATO IN SEDE DI CONVERSIONE IN LEGGE DEL DECRETO-LEGGE N. 535 DEL 21 OTTOBRE 1996 RECANTE "DISPOSIZIONI URGENTI PER I SETTORI MARITTIMO, PORTUALE, CANTIERISTICO E ARMATORIALE NONCHE' INTERVENTI PER ASSICURARE TALUNI COLLEGAMENTI AEREI"

(TESTO TRATTO DAL RESOCONTO STENOGRAFICO DELLA SEDUTA N. 110 DEL 21 DICEMBRE 1996)

omissis

Il Senato,

in sede di esame del disegno di legge n. 1902 di conversione del decreto-legge n. 535 del 21 ottobre 1996 recante "Disposizioni urgenti per i settori portuali, marittimo, cantieristico e armatoriale nonché interventi per assicurare taluni collegamenti aerei";

premesso che:

nel testo approvato dalla Camera dei deputati è stata inserita una importante modifica all'articolo 14 della legge n. 84 del 1994 che prevede una totale revisione dei criteri e dei meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio affidata ad una apposita istruttoria nazionale svolta dal Ministero dei trasporti e della navigazione congiuntamente al Comando generale del corpo delle capitanerie di porto e dalle rappresentanze unitarie delle autorità portuali e dei soggetti erogatori dei servizi nonché degli utenti degli stessi;

la disciplina e l'organizzazione di tali servizi sono invece affidati esclusivamente alle autorità marittime di concerto con le autorità portuali negli scali ove queste ultime sono istituite, senza il necessario coinvolgimento delle rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori ed utenti dei servizi stessi,

impegna il Governo a:

garantire la presenza delle rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi nella procedura amministrativa volta alla disciplina e alla organizzazione dei predetti servizi affinché gli effetti tariffari che inevitabilmente scaturiscono dalla suddetta disciplina ed organizzazione possano essere preventivamente valutati e discussi dagli stessi soggetti che erogano ed utilizzano tali servizi.

9.1902.1

LA COMMISSIONE

omissis

PRESIDENTE . Prima di procedere alla votazione finale, invito il rappresentante del Governo a pronunciarsi sugli ordini del giorno in esame, che si intendono già illustrati.

* SORIERO , *sottosegretario di Stato per i trasporti e la navigazione*. Esprimo parere favorevole sull'ordine del giorno n. 1, presentato dalla Commissione. Esprimo parere contrario sugli ordini del giorno nn. 2, 3 e 4, presentati dal senatore Lauro. Inoltre, dichiaro di accogliere come raccomandazione l'ordine del giorno n. 5, presentato dal senatore D'Alì, dato il rilievo del problema che si segnala.

Infine, pur non essendo stati presentati formalmente, esprimo parere favorevole sugli ordini del giorno del senatore Lo Curzio.

Segue -