



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI  
DIVISIONE 3

Prot. M\_TRA/PORTI/

M_TRA-PORTI Direzione Generale dei Porti PORTI_DIVI REGISTRO UFFICIALE Prot: 0014201-26/10/2011-USCITA 16.02.078
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Roma, 26 OTT 2011

- Alle Capitanerie di Porto  
e, per conoscenza
- Al Comando Generale del Corpo  
delle Capitanerie di Porto  
SEDE
- All'Assoporti  
Corso Rinascimento 24  
00186 ROMA
- All'Assorimorchiatori  
Via Bissolati 54  
00187 ROMA
- Alla Federimorchiatori  
Via del Pozzetto 122  
00187 ROMA
- Alla Fedepiloti  
Via di Monte Fiore, 34  
00153 ROMA
- All'Unione Piloti Italiani  
Santa Croce 468/B  
30125 VENEZIA
- Alla Confitarma  
Piazza SS. Apostoli 66  
00168 ROMA
- Alla Fedarlinea  
Via San Nicola da Tolentino, 5  
00187 ROMA
- Alla Federagenti  
Viale Asia 3  
00144 ROMA

**Oggetto: Modalità di calcolo della stazza dei convogli ai fini dell'applicazione delle tariffe portuali di rimorchio e di pilotaggio.**

A seguito di recenti contestazioni emerse in sede locale riguardo alle modalità di calcolo della stazza dei convogli ai fini dell'applicazione delle tariffe portuali di rimorchio e di pilotaggio, la scrivente Direzione Generale, sentite in data 24 ottobre 2011 le Associazioni rappresentative di tutti i soggetti interessati, ritiene necessario richiamare l'attenzione sul contenuto della circolare ministeriale n. 5203268 del 18 novembre 1995 con la quale sono stati individuati nella stazza lorda internazionale (GT) il parametro di



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI  
DIVISIONE 3

- 2 -

riferimento per l'applicazione delle tariffe di ormeggio, di pilotaggio e di rimorchio e solo in via residuale, per i mezzi nautici non in possesso del certificato di stazza lorda internazionale, le modalità alternative di calcolo della stazza lorda.

Pertanto, anche per i convogli deve farsi riferimento, ai fini delle tariffe portuali di ormeggio, di pilotaggio e di rimorchio, alla stazza lorda (GT) dei singoli elementi costituenti i convogli stessi o alle stazze lorde calcolate con le modalità alternative di cui alla predetta circolare qualora detti elementi non siano in possesso del certificato di stazza internazionale.

Resta inteso che, ai predetti fini, la stazza complessiva del convoglio è quella risultante dalla somma delle stazze dei singoli elementi che lo compongono.

Il Direttore Generale  
Dott. Cosimo Caliendo

21/05/2011 12:10 +390415221952

TECNICA

PAG 01/02



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Capitaneria di Porto  
VENEZIA

Reparto Tecnico Amministrativo  
Servizio sic. Nav - portuale  
Sezione tecnica e difesa portuale  
Prot. 08.02.21  
Allegati: 15 7-10

Venezia, li 20/05/11  
PDC: C.F. (CP) PIETROCOLEA 041 2405736  
e-mail: [alberto.pietrocola@mt.gov.it](mailto:alberto.pietrocola@mt.gov.it)

CORPORAZIONE PILOTI ESTUARIO  
VENETO  
Strada delle Droma  
30011 Alberoni Venezia

RIMORCHIATORI RIUNITI PANFIDO & C.  
S.r.l.  
Riva degli Schiavoni 4164  
30122 VENEZIA

E, p.c. AGENZIA OCEANIA  
Via Toffol 32  
30175 MARGHERA VE

**OGGETTO:** Servizio di pilotaggio - rimorchio reso per condurre ed ormeggiare all'ormeggio FINCP di Porto Marghera di un convoglio composto da rimorchiatore HERCULES con al traino la chiatta SUSANNA.

Via fax

Si fa seguito alla precedente corrispondenza relativa al medesimo argomento (tariffa da applicarsi a convogli in arrivo nel porto di Venezia)

Facendo riferimento alle richieste pervenute dalla Corporazione Piloti ( nota prot. 4287 del 20/05/2011) relativamente alla fatturazione per i servizi di cui all'oggetto, analogamente a quanto disposto con la nota cui si fa seguito, si rappresenta che:

- il pontone ed il rimorchiatore che lo ha condotto dal porto di provenienza possono ritenersi "...un'unica nave" così come ribadito dal Ministero della Marina Mercantile - Dir. Generale del demanio marittimo e dei porti con dp. 5204852 del 8.12.1991 indirizzata alla Capitaneria di Porto di Cagliari;
- la tariffa da applicarsi a detta "nave" debba essere quella da decreto tariffario commisurata alla stazza che risulta dal calcolo della stazza standard prendendo in considerazione la lunghezza del convoglio e le dimensioni del modulo chiatta + fumaiolo
- Ai fini del calcolo, tenuto in considerazione che la lunghezza del cavo di rimorchio può variare in funzione di vari fattori si ritiene che possano essere assunti i seguenti valori:
 

>	rimorchiatore Hercules :	mt.	31,00
>	cavo rimorchio:	mt.	30,00
>	<u>lunghezza pontone Venturier</u>	mt.	<u>50,00</u>
>	lunghezza totale convoglio	mt.	111,00

Altre dimensioni

- Larghezza massima del modulo (chiatta) mt. 16,96
- Larghezza massima del convoglio (rimorchiatore) mt. 8,40
- Larghezza massima del convoglio (chiatta + fumaiolo) mt. 23,96
- Altezza massima del modulo (chiatta + fumaiolo) mt. 22,50
- Altezza massima del convoglio (rimorchiatore) mt. 4,50

Pagina 1 di 2

Ai sensi dell'art. 6 comma 2 della legge 413/91 al presente fax non seguirà originale  
a:\ufficiopiloti\tariffa x pilotaggio hercules.doc

21/05/2011 12:18 +390415221950

TECNICA

AC 02/22

Date le caratteristiche del convoglio le dimensioni - necessarie per il calcolo della stazza secondo quanto previsto dall'articolo 8 del vigente decreto tariffario per il servizio di pilotaggio - risultano :

## 1) All'ingresso:

- a) Modulo composto da chiatta + fumaiolo = mt. 50,00X 23,96 X 22,50  
 b) Dimensioni restante convoglio = mt. 61,00X 8,40 X 4,50

## 2) All'uscita:

- a) Chiatta stazza di registro **GT. 8.895,15**  
 b) Dimensioni restante convoglio = mt 61,00X 8,40 X 4,50

Quanto sopra premesso , il valore di stazza da utilizzarsi per la tariffazione dei servizi di pilotaggio e rimorchio del convoglio composto da rimorchiatore Hercules e chiatta Susanna è il seguente:

## 1) All'ingresso:

- a) Modulo composta da chiatta più fumaiolo  
 $GT = VE \times a$   
 $VE = L \times B \times H (L = 50 ; B = 23,96; H = 22,50)$   
 $50 \times 23,96 \times 22,50 = 26.955,00$   
 $26.955,00 \times 0,32 = \underline{8.625,60}$
- b) restante convoglio  
 $GT = VE \times a$   
 $VE = L \times B \times H (L = 61,00; B = 8,40; H = 4,50)$   
 $61,00 \times 8,40 \times 4,50 = 2.305,80$   
 $2.305,80 \times 0,35 = \underline{807,03}$

Stazza totale a) + b) = 9.432,63

## 2) All'uscita:

- a) Chiatta  
 $GT = 8.895,15$
- b) restante convoglio  
 $GT = VE \times a$   
 $VE = L \times B \times H (L = 61,00; B = 8,40; H = 4,50)$   
 $61,00 \times 8,40 \times 4,50 = 2.305,80$   
 $2.305,80 \times 0,35 = \underline{807,03}$

Stazza totale a) + b) = 9.702,18

Alla luce di quanto sopra esposto la corporazione e la società concessionaria del servizio di rimorchio dovranno calcolare le proprie spettanze tenendo come stazza di riferimento all'ingresso GT 9.432,63 e all'uscita GT 9.702,18 .

Si resta in attesa di ricevere da parte della corporazione piloti gli ordini d'introito per il visto di conformità tariffario

IL COMANDANTE  
 C.A.(CP) Tiberio PIATTELLI

Pagina 2 di 2

Al sensi dell'art. 6 comma 2 della legge 413/91 al presente fax non seguirà originale  
 c:\ufficio\pilota\tariffa x pilotaggio hercules.doc

MODULARIO  
MAR. MERC. 66

*Ministero  
della Marina Mercantile*

DIREZIONE GENERALE DEL DEMANIO  
MARITTIMO E DEI PORTI

Roma, 6 DIC 1991 19

Al la SOMOCAR S.p.A.  
Via Martin Paggio, 17  
GENOVA

Divisione XX *Sex*  
Prot. N° 5204852 *Allegati*  
4740

Risposta al Foglio del  
Div. *Sex* N°

OGGETTO: Tariffe di pilotaggio nel porto di Cagliari.

e, p.c. Alla Capitaneria di Porto  
di CAGLIARI

Si fa riferimento alla richiesta presentata il 19.6.1991 con cui codesta società chiede di conoscere l'avviso di questo Ministero in merito al sistema usato dal Corpo piloti di Cagliari per calcolare la tariffa per la prestazione di pilotaggio resa alle chiatte non autopropulse trainate da rimorchiatori.

Al riguardo la scrivente avendo provveduto ad acquisire le relative informazioni presso la competente Capitaneria, si ritiene che la tariffa in questione sia stata correttamente calcolata in applicazione della tabella A del decreto tariffario relativo alla stazza standard, prendendo in considerazione la lunghezza del convoglio e la larghezza della chiatta, sulla base del principio secondo il quale il convoglio costituito dalla chiatta e dal rimorchiatore è da considerarsi come un'unica nave il cui apparato motore si identifica con il rimorchiatore.

IL DIRETTORE GENERALE

*PRO CILIBERTI*

CF/sb  
pilot/41

*AD*

### ACCORDO INTERASSOCIATIVO

Le sottoscritte Associazioni, nell'ambito della riforma della legge 28/1/1994 n. 84, propongono di comune accordo, di modificare la rubrica ed il testo del vigente art.14 apportando i seguenti emendamenti:

#### Art. 14

(Competenze dell'autorità marittima e disciplina dei servizi tecnico-nautilci)

1.

....Omissis....

*+  
DOBBLIO ASSOCIATA  
D'INTESA!*

*Org e disc.  
- sculto e  
tutto.*

1-bis. I servizi tecnico nautilci di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo. Fatta salva, fino a disposizione contraria, la validità dei vigenti provvedimenti definitivi emanati a riguardo, l'obbligatorietà dei suddetti servizi è stabilita, su proposta dell'Autorità marittima, d'intesa con l'Autorità Portuale ove istituita, con provvedimento del Ministero dei Trasporti che ne fissa i limiti, sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In caso di necessità e di urgenza l'Autorità marittima, previa informazione all'Autorità Portuale, ove istituita, può rendere temporaneamente obbligatorio l'impiego dei citati servizi per un periodo non superiore a 30 giorni, prorogabili una sola volta. Nei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale di una Autorità Portuale la disciplina e l'organizzazione dei servizi tecnico nautilci di cui al presente comma, sono stabilite dall'Autorità marittima di intesa con l'Autorità Portuale, sentite, in veste consultiva, le rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In difeso di intesa provvede il Ministero dei Trasporti.

*Autori e  
unificazioni  
non ci  
risorse*

1-ter. I criteri ed i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio di cui all'art. 91 cod. nav., di rimorchio, di cui all'art. 101 cod. nav. e di ormeggio e battellaggio di cui rispettivamente agli articoli 212 e 213 del regolamento per la esecuzione del Codice della Navigazione, approvato con DPR 15 febbraio 1952, n. 328, sono stabiliti dal Ministero dei Trasporti sulla base di una istruttoria condotta dallo stesso Ministero congiuntamente al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, alla Associazione Porti Italiani e alle rappresentanze unitarie nazionali dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi."

TARIFFE +  
M.T. + AP  
+ CP  
SERVITE  
E. 000.102

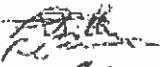
1-quater. Le tariffe dei servizi tecnico nautici, di cui al comma 1 bis, relative ai singoli porti, sono stabilite, in ottemperanza ai criteri e meccanismi di cui al comma 1 ter, attraverso un'istruttoria condotta in sede ministeriale alla quale partecipano l'Autorità marittima e l'Autorità portuale, che possono essere anche rappresentate ovvero assistite rispettivamente dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e dalla Associazione Porti Italiani, nonché, in veste consultiva, le rappresentanze unitarie nazionali degli erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. La predetta istruttoria ministeriale termina con la conseguente proposta di variazione tariffaria avanzata dall'Autorità marittima di intesa con l'Autorità portuale, ove istituita, e sottoposta all'approvazione del Ministero dei Trasporti. In difetto di intesa ovvero di mancata approvazione ministeriale il provvedimento tariffario definitivo verrà emanato dall'Autorità marittima su disposizioni impartite dal Ministero dei Trasporti.

2. Il Ministero dei Trasporti è autorizzato ad emanare un regolamento, ai sensi dell'art. 17, comma 3 della legge 23/8/1988 n°400, volto ad individuare, per i porti ove già esiste il servizio di rimorchio, i parametri operativi e gestionali in presenza dei quali, ferma restando l'unicità e l'inscindibilità del servizio di rimorchio disciplinato dalla stessa concessione, sarà possibile introdurre una tariffa di prontezza operativa. Detti parametri dovranno indicare quando l'insufficienza del fatturato, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, dovrà essere considerata notevole e strutturale e quando debba considerarsi particolarmente elevato il divario tra il numero delle navi che si avvalgono del servizio di rimorchio e quelle che non se ne avvalgono. Nei porti in cui si riscontrano tali parametri, l'Autorità marittima, qualora ritenga indispensabile un presidio di rimorchio, d'intesa con l'Autorità Portuale, ove istituita, e sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori del servizio e degli utenti dello stesso può introdurre, attraverso l'apertura di una istruttoria a livello ministeriale come disciplinata al comma 1-quater, una apposita tariffa di prontezza operativa per le navi che scalano il porto. Il gettito complessivo di detta tariffa dovrà essere tale da integrare il fatturato derivante dal servizio di rimorchio, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, in modo da consentire il raggiungimento dell'equilibrio gestionale derivante dall'applicazione dei criteri e meccanismi tariffari di cui al comma 1-ter del presente articolo.

3. Ai fini della prestazione dei servizi tecnico nautici, di cui al comma 1 bis, per porti o per altri luoghi di approdo o di transito delle navi si intendono le strutture di ormeggio presso le quali si svolgono operazioni di imbarco o sbarco di merci e passeggeri come banchine, moli, pontili, piattaforme, boe, torri, navi o galleggianti di stoccaggio temporaneo e punti di attracco, in qualsiasi modo realizzate anche nell'ambito di specchi acquei esterni alle difese foranee.

off  
shore

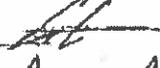
ASSOPORTI



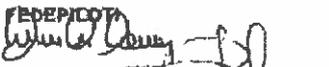
FEDARLIMSA



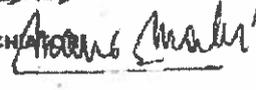
ANGOI



FEDERICOTI



ASSORIMORCHIATORI



FEDERAGENTI



CONFITARMA



FEDERMORCHIATORI



Roma, 12 aprile 2007



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI

Div.3

Prot. M\_TRA/PORTI/



Roma, 28 MAR 2011

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 24  
00186 **ROMA**

All'Assorimorchiatori  
Via Bissolati 54  
00187 **ROMA**

Alla Federimorchiatori  
Via del Pozzetto 122  
00187 **ROMA**

Alla Confitarma  
Piazza SS. Apostoli 66  
00168 **ROMA**

A Fedarlinea  
Piazza G.G. Belli 2  
00153 **ROMA**

Alla Federagenti  
V.le Asia, 3  
00144 **ROMA**

**OGGETTO:** Circolare prot. n. DEM3/1589 del 17 giugno 2003, recante criteri e meccanismi di formazione delle tariffe del servizio di rimorchio portuale. Numeri indice anno 2011.

La circolare prot. DEM3/1589 del 17 giugno 2003 prevede che lo scrivente Ministero, ai fini di consentire un'uniforme ed agevole applicazione della formula per il rinnovo delle tariffe relative al servizio di rimorchio portuale, emani annualmente apposita circolare concernente i numeri indice da utilizzare per lo sviluppo della formula stessa.



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI

-2-

A tal fine si riportano, di seguito, i numeri indice da utilizzare per le revisioni tariffarie del servizio in argomento che verranno effettuate in base alle istanze presentate nell'anno 2011:

1. a) **100%** del tasso medio d'inflazione programmata dal Governo per il biennio 2011-2012 (all.2, c. 3, pag.8 della circolare): **2,2613%**

b) **75%** dell' indice IPCA per il biennio 2011-2012 (all.1, c. 2, pag. 7 della circolare): **2,1885%**.

**N.B.** Per quanto riguarda l'adeguamento all'inflazione dei costi del personale marittimo e del personale destinato in via permanente alle manutenzioni è stato preso a riferimento l'indice IPCA, indicatore di riferimento per l'inflazione in sostituzione dell' "inflazione programmata", introdotto a seguito dell'accordo quadro sulla contrattazione salariale nazionale siglato il 22 gennaio 2009 dal Governo e le parti sociali.

2. Percentuali di rivalutazione dei costi di riparazione, manutenzione e riclassifica dei rimorchiatori, sostenuti negli anni sotto indicati (all. 2, c. 2, pag. 8 della circolare):

**2010: nessuna rivalutazione**

**2009: 1,90**

**2008: 2,90 %**

**2007: 5,00 %**

**2006: 7,80 %**

3. Tasso di rendimento medio netto dei BTP con vita residua ventennale (all.4, punto A.b), pag.10 della circolare) : **4,66**. Derivante dallo sviluppo della seguente formula:

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

dove:

$R_a$  = 4,61% (tasso di rendimento medio ponderato rilevato nel mese di gennaio 2011, relativo a BTP con vita residua immediatamente inferiore a 20 anni);

$R_p$  = 4,68% (tasso di rendimento netto medio ponderato rilevato nel mese di gennaio 2011, relativo a BTP con vita residua immediatamente superiore a 20 anni);

$t_a$  = 226 (vita residua dei BTP con scadenza immediatamente inferiore a 20 anni, espressa in mesi);



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI

-3-

$t_p = 244$  (vita residua dei BTP con scadenza immediatamente superiore a 20 anni espressa in mesi);  
 $t^* = 240$  (periodo di riferimento espresso in mesi = 20 anni);  
 $R^* = 4,66\%$  (tasso di rendimento medio netto BTP (calcolato) con vita residua ventennale).

4. Variazione percentuale dell'indice ISTAT dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali per il settore dei mezzi di trasporto, rilevata nel mese di dicembre 2010 rispetto allo stesso mese dell'anno precedente (all. 4, punto A.c), pag. 10 della circolare): **0,00%**.
5. Tenuto conto che il tasso d'inflazione registrato dal mese di dicembre 2009 al mese di dicembre 2010 è pari al 1,91%, il 75% di tale tasso (all. 5, c. 4, pag. 13 della circolare): è pari all' **1,43%**.

Nuovi valori della tabella presente a pag. 13 della circolare, comprensivi dell'incremento dell' 1,43%:

Fatturato per servizi in concessione scaglioni anno 2011	Direttore	Dirigenti amministrativi	Quadri amministrativi	Impiegati di concetto	Impiegati d'ordine
Fino a 1.631.000 €	==	==	==	1	==
Fino a 2.717.000 €	==	==	1	==	1
Fino a 5.435.000 €	==	1	==	1	1
Fino a 8.152.000 €	==	1	1	2	2
Fino a 10.869.000 €	1	1	1	3	3
Fino a 14.131.000 €	1	1	2	4	4
Fino a 17.391.000 €	1	1	2	5	5
Fino a 21.739.000 €	1	1	3	6	6
Fino a 27.173.000 €	1	2	4	6	6
Fino a 32.608.000 €	1	2	5	7	7
Oltre 32.608.000 €	1	2	6	8	8

6. Costi unitari annui ammessi per il personale tecnico e amministrativo:



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI

-4-

- a) derivanti, per il personale tecnico e amministrativo, da un incremento dei valori previsti in misura pari al **2,67%** (aumento medio delle retribuzioni intervenuto dal 31/12/2009 al 31/12/2010 per il V livello del personale amministrativo dell'armamento);
- b) derivanti, per il direttore e i dirigenti, da un incremento dei valori previgenti in misura pari al **2,00%** (aumento convenzionale pari al 75% dell'aumento intervenuto per il personale tecnico ed amministrativo nello stesso periodo considerato).

Nuovi valori della tabella presente a pag. 14 della circolare, comprensivi degli incrementi sopra indicati:

Direttore	<b>161.900 €</b>
Dirigente tecnico	<b>108.400 €</b>
Dirigente amministrativo	<b>108.400 €</b>
Quadro tecnico	<b>63.700 €</b>
Quadro amministrativo	<b>63.700 €</b>
Impiegato di concetto	<b>50.300 €</b>
Impiegato d'ordine	<b>38.000 €</b>
Addetto operativo	<b>38.000 €</b>

- 7. Limite di fatturato (rivalutato, rispetto a quello previgente, in misura pari al tasso d'inflazione del 1,91%, registrato dal mese di dicembre 2009 al mese di dicembre 2010) al di sotto del quale la realtà portuale è considerata a "basso fatturato" (all. 8, punto 3, comma 1, pag. 20 della circolare): **€ 1.675.000.**
- 8. Limiti minimi e massimi di variazione tariffaria applicabili per le istanze relative ai porti a basso fatturato (all. 8, punto 3), comma 1, lett. b), pag. 20 della circolare come modificato con circolare prot.M\_TRA/DINFR/7884 del 10 luglio 2008) e ai porti di cui alla circolare prot. DIV3/2482 del 24/10/2005:
  - a) limite massimo di riduzione tariffaria:**3,48%** (variazione Istat biennio 2009-2010 maggiorata del 20%);
  - b) limite massimo di aumento tariffario:**4,35%** (variazione Istat biennio 2009-2010 maggiorata del 50%).



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI

-5-

9. Fitti passivi per sede (all. 5, pag. 14 della circolare).  
Nuovi valori della tabella presente a pag. 14 della circolare:

per le aziende con meno di 50 dipendenti	28.090 €
per le aziende da 50 a 99 dipendenti	44.900 €
per le aziende da 100 a 150 dipendenti	56.140 €
per le aziende con più di 150 dipendenti	112.270 €

10. Nuovi parametri per il calcolo dei costi degli amministratori (all. 5, pag. 15 della circolare):

- la percentuale sarà pari al 3% per porti con fatturato fino a 5.434.755 €, con il riconoscimento di un importo massimo di 135.869 €;
- la percentuale sarà pari al 2,5% per porti con fatturato da 5.434.756 € a 10.869.509 €, con il riconoscimento di un importo massimo di 217.390 €;
- la percentuale sarà pari al 2% per porti con fatturato oltre 10.869.509 €.

Il Direttore Generale  
Dott. Cosimo Caliendo



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI  
DIVISIONE 3

Prot. M\_TRA/PORTI/

M_TRA PORTI Direzione Generale dei Porti
REGISTRO UFFICIALE Prot: 0003306-04/03/2011-USCITA 16.04.068

Roma, - 4 MAR 2011

Al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto  
SEDE

Alla Direzione Generale del trasporto marittimo e per vie d'acque interne  
SEDE

Alla Capitaneria di porto di  
SALERNO

All'Assorimorchiatori  
Via Bissolati, 54  
00187 ROMA

e, per conoscenza

Al Ministero del Lavoro e delle politiche sociali - Direzione Generale della tutela delle condizioni di lavoro - Divisione V  
Via Fornovo 8  
ROMA

**Oggetto: Porto di Salerno - Orario di lavoro della gente di mare in servizio a bordo delle navi adibite al servizio di rimorchio portuale (Dlgs. 108/2005).**

Si fa riferimento alle note n. 39306 dell'8/11/2010 della Capitaneria di porto di Salerno, n. 3972 del 15/1/2011 del Comando Generale, n. 1482/11 del 31/1/2011 dell'Assorimorchiatori e n. 15/V/0004243/14.01.04.18 del 21/2/2011 del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali in indirizzo relative all'oggetto e alla documentazione ad esse allegata.

Con la suddetta nota il Comando Generale chiede alla scrivente di effettuare le proprie valutazioni sull'incidenza dell'istituto della "reperibilità breve" sulla disciplina del servizio di rimorchio.

Al riguardo, si ritiene opportuno rilevare, in via preliminare, che il caso specifico di Salerno sottoposto alla valutazione della Direzione Generale in indirizzo potrebbe non essere stato rappresentato, a suo tempo, con la necessaria chiarezza. Dalla nota n. 16359 del 10/11/2010 della stessa D.G., di cui si condivide l'impostazione di principio, emerge, infatti, che laddove la cosiddetta "reperibilità" si configuri, nei fatti, alla stregua di un "servizio di guardia", la presenza del personale a bordo del rimorchiatore debba necessariamente essere computata nella durata complessiva della prestazione lavorativa.

Dalla documentazione in possesso della scrivente il caso in esame risulterebbe, però, essere ora disciplinato - anche a seguito di modifiche intervenute successivamente al 10 novembre



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI  
DIVISIONE 3

- 2 -

u.s.- in modo tale che il marittimo durante il periodo di reperibilità non sia obbligato ad essere presente sul luogo di lavoro e ciò sarebbe confermato:

- dall'accordo sindacale del 15 dicembre 2010 sottoscritto da tutti i dipendenti, dalle RSA, dalle Segreterie regionali FIT-CISL e UILTRASPORTI e dall'Azienda;
- dal fatto che nell'autorizzazione rilasciata dal Comandante del porto di Salerno è nettamente distinto l'assetto in cui i due rimorchiatori in concessione possono, alternativamente, trovarsi ad operare: in "reperibilità" o in servizio di "guardia" e che, di conseguenza, il rimorchiatore in "reperibilità" non necessita di personale a bordo;
- dalla nota della Rimorchiatori Salerno S.r.l. del 26/1/2011 con la quale, tra l'altro, si conferma espressamente che *"il personale in reperibilità non è obbligato a rimanere a bordo dei rimorchiatori ed è altresì libero da ogni obbligo lavorativo nei confronti dell'azienda tranne quello di essere disponibile a riprendere servizio, se necessario, a seguito di una specifica chiamata da parte dell'azienda"*.

In relazione all'accordo sindacale sopra citato, il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali in indirizzo, con nota prot. 15/V/0004243/14.01.04.18 del 21/2/2011, in risposta alla nota n. 1482/11 del 31/01/2011 di Assorimorchiatori, nel richiamare l'orientamento giurisprudenziale in tema di reperibilità e una pronuncia della Corte di Giustizia delle Comunità Europee (3 ottobre 2000, in causa C-303/98), che, pur riferendosi ad altra categoria di lavoratori (il personale medico assegnato alle unità di pronto soccorso), ha individuato due fattispecie distinte di reperibilità:

- la reperibilità assicurata secondo il regime della presenza fisica nel luogo di lavoro (reperibilità attiva), interamente rientrante nell'orario di lavoro;
- la reperibilità assicurata senza l'obbligo di presenza nel luogo di lavoro (reperibilità passiva), rientrante nell'orario di lavoro solo per il tempo connesso alla prestazione effettiva del servizio;

ha concluso nel modo seguente:

- quando il lavoratore non si trova sul luogo di lavoro, ma è a disposizione del proprio datore di lavoro (in regime, quindi, di reperibilità passiva), la reperibilità si considera prestazione di lavoro solo in caso di chiamata da parte del datore di lavoro e per la durata dell'attività lavorativa effettivamente prestata;
- quando il lavoratore si trova sul luogo di lavoro (in regime di reperibilità attiva) la reperibilità assicurata secondo il regime della presenza fisica è interamente rientrante nell'orario di lavoro.

Sia la nota sopracitata del Ministero del Lavoro e sia la predetta sentenza della Corte di Giustizia confermano, quindi, con chiarezza che quando il lavoratore si trova in regime di reperibilità passiva, cioè quando non è obbligato dal datore di lavoro ad essere presente nel luogo di lavoro, la reperibilità stessa si considera prestazione di lavoro solo in caso di chiamata da parte



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI  
DIVISIONE 3

- 3 -

del datore di lavoro e per la durata dell'attività lavorativa effettivamente prestata. Ciò non solo è confermato (direttamente, indirettamente o *a contrario*) in vari punti della citata sentenza della Corte dell'anno 2000 (punti 47, 48, 50 e 52 sulle questioni pregiudiziali e punto 3 della pronuncia), ma anche dalla successiva sentenza della stessa Corte (9 settembre 2003, in causa C-151/02), che in vari punti richiama anche i principi affermati nella sentenza del 3 ottobre 2000 (si vedano i punti 48, 49, 51, 52, 63, 65, 69 e 94 sulle questioni pregiudiziali e il punto 1 della pronuncia).

Tanto premesso e ferma restando l'inderogabile necessità di assicurare la massima tutela della sicurezza e della salute dei lavoratori, si ritiene che, ai fini delle necessarie valutazioni sull'istituto della reperibilità e sui conseguenti riflessi che esso determina nel computo dell'orario di lavoro, non ci si possa discostare dalle predette autorevoli interpretazioni, in base alle quali appare chiaramente affermato che in presenza di un regime di reperibilità cosiddetta "passiva", che non obblighi il lavoratore ad essere presente nel luogo di lavoro, la reperibilità stessa sia da considerare prestazione di lavoro solo nel caso di chiamata da parte del datore di lavoro e per la durata dell'attività lavorativa effettivamente prestata.

Quanto sopra si è ritenuto necessario esaminare e premettere in quanto una diversa interpretazione orientata a considerare equivalente, ai fini del computo dell'orario di lavoro, la cosiddetta "reperibilità passiva" alla "reperibilità attiva" renderebbe necessaria una revisione in aumento delle attuali dotazioni organiche delle imprese concessionarie interessate all'applicazione dell'istituto ed un conseguente, non trascurabile aumento dei costi del servizio di rimorchio portuale, aumento che automaticamente si trasferirebbe e per intero sulle tariffe, determinando una proporzionale perdita di competitività dei porti interessati.

Il Direttore Generale  
Dott. Cosimo Caliendo



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI  
DIVISIONE 3

Prot. M\_TRA/PORTI/

<p>M_TRA PORTI Direzione Generale dei Porti</p> <p>REGISTRO UFFICIALE Prot: 0016804-17/12/2010-USCITA 16.04.001</p>
-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

- Alle Capitanerie di Porto  
LORO SEDI
- Alle Autorità Portuali  
LORO SEDI
- e, per conoscenza
- Al Comando Generale del Corpo  
delle Capitanerie di Porto  
S E D E
- All'Assoporti  
Corso Rinascimento 24  
00186 R O M A
- All'Assorimorchiatori  
Via Bissolati 54  
00187 R O M A
- Alla Federimorchiatori  
Via del Pozzetto 122  
00187 R O M A
- Alla Confitarma  
Piazza SS. Apostoli 66  
00168 R O M A
- Alla Fedarlinea  
Piazza G.G. Belli 2  
00153 R O M A
- Alla Federagenti  
Viale Asia 3  
00144 R O M A

**Oggetto: Criteri e meccanismi di formazione delle tariffe del servizio di rimorchio portuale – Modalità di calcolo della voce di costo denominata “Imposte locali”.**

Sono pervenuti da alcune Autorità marittime quesiti riguardanti le modalità di calcolo dei costi afferenti alle “*Imposte locali*” di cui alla tabella riguardante gli “*Altri costi generali*”, contenuta nell'allegato 5 della circolare ministeriale DEM3/1589 del 17 giugno 2003, integrata e modificata dalla circolare TRA/DINFR/7884 del 10 luglio 2008, ai quali, per ragioni di uniformità di applicazione in tutti i porti in cui è presente il servizio di rimorchio, si risponde con la presente circolare.

Si premette che in tutte le istruttorie di revisione tariffaria fin qui concluse, il montante sul quale è stata calcolata la percentuale pari alla variazione dell'indice ISTAT dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali per il settore dei mezzi di trasporto incrementata del 4%, riconosciuta al concessionario a ristoro degli oneri relativi alle imposte locali, è sempre stato for-



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI  
DIVISIONE 3

- 2 -

mato dagli elementi di cui ai punti A.b) e A.c) o, in alternativa, per i rimorchiatori ammortizzati, dal punto A.d) dell'allegato 4 della predetta circolare ministeriale DEM3/1589 del 17 giugno 2003, come sopra integrata e modificata e che in occasione di tali istruttorie non sono state formulate, giustamente, osservazioni di senso contrario da parte di alcuna delle Associazioni rappresentative dei prestatori e degli utenti del servizio.

L'esclusione del compenso di cui al punto A.d) dalla predetta base di calcolo sarebbe, infatti, contraddittoria rispetto alla formulazione letterale e alla finalità delle pertinenti disposizioni dell'allegato 5, in quanto lo stesso compenso, alternativo a quelli previsti nei punti A.b) e A.c), rappresenta, senza dubbio, una convenzionale remunerazione del capitale (già) investito dal concessionario per il rimorchiatore che, pur avendo completato il suo ciclo di ammortamento, permane in servizio; remunerazione che, in quanto tale, è soggetta al pagamento delle imposte locali.

Il Direttore Generale  
Dott. Cosimo Caliendo



*Ministero delle Infrastrutture e  
dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI  
DIVISIONE 3

Prot. M\_TRA/PORTI/ 63 17

Roma, 1 2 MAG 2010

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

e, per conoscenza

- Al Comando Generale del Corpo  
delle Capitanerie di Porto  
S E D E
- All'Assoporti  
Corso Rinascimento 24  
00186 R O M A
- All'Assorimorchiatori  
Via Bissolati 54  
00187 R O M A
- Alla Federimorchiatori  
Via del Pozzetto 122  
00187 R O M A
- Alla Confitarma  
Piazza SS. Apostoli 66  
00168 R O M A
- Alla Fedarlinea  
Piazza G.G. Belli 2  
00153 R O M A
- Alla Federagenti  
Viale Asia 3  
00144 R O M A

**Oggetto: Servizio di rimorchio portuale – Misure di contenimento degli eventuali aumenti tariffari derivanti dalle istanze di verifica che verranno presentate dai concessionari del servizio negli anni 2010 o 2011.**

Allo scopo di fornire un contributo finalizzato a fronteggiare le conseguenze negative prodotte dalla crisi internazionale dei traffici marittimi che ha coinvolto i porti italiani, lo scrivente, ritenuta necessaria anche per il settore del rimorchio portuale l'adozione di misure volte a sostenere la competitività dei porti nazionali nell'attuale fase congiunturale, ha condotto, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 14, comma 1-bis, della legge n. 84/1994, un'apposita istruttoria in sede ministeriale nei giorni 14, 22 e 29 dello scorso mese di aprile alla quale hanno partecipato i rappresentanti delle Associazioni nazionali rappresentative degli erogatori e degli utenti del servizio di rimorchio e gli altri soggetti previsti dalla stessa norma di legge.

Nel corso di tale istruttoria sono state esaminate e discusse varie ipotesi di temporaneo contenimento degli aumenti che scaturiranno dalle istanze biennali di verifica tariffaria che i concessionari del servizio dovranno obbligatoriamente presentare o nell'anno corrente o nel



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

RAMO TRASPORTI (D.P.R. 8.12.2007, n. 271)  
DIREZIONE GENERALE DEI PORTI  
DIVISIONE 3

- 2 -

2011, in applicazione dei vigenti criteri e meccanismi di determinazione delle tariffe stabiliti dal Ministero a norma dell'art. 14, comma 1-bis, della legge n. 84/1994.

A conclusione dell'accurato e approfondito esame condotto in fase istruttoria di alcune ipotesi di contenimento dei predetti futuri aumenti e delle conseguenti modalità di recupero prospettate dalla componente ministeriale, sono state individuate le misure di seguito indicate, in ordine alle quali hanno espresso parere favorevole i rappresentanti del Comando Generale del Corpo della Capitanerie di porto, dell'Assoporti, dell'Assorimorchiatori, della Confitarma, della Fedarlinea e della Federagenti e parere contrario i rappresentanti della Federimorchiatori.

Tanto premesso, si impartiscono le seguenti disposizioni alle quali le Capitanerie di porto e gli Uffici marittimi dipendenti dovranno attenersi in occasione dell'emanazione delle ordinanze tariffarie conseguenti alla presentazione delle istanze di verifica delle tariffe che i concessionari del servizio di rimorchio dovranno obbligatoriamente presentare nel 2010 (biennio 2010/2011) o nel 2011 (biennio 2011/2012), nonché in occasione delle tre istanze successive ad esse.

Gli incrementi delle tariffe derivanti dalle istanze di verifica tariffaria presentate dai concessionari negli anni 2010 e 2011 non potranno essere percentualmente superiori ai valori indicati nella tabella che segue, i quali sono posti in relazione diretta con le corrispondenti fasce di aumenti derivanti dal normale sviluppo della formula tariffaria:

	Aumento percentuale derivante dal normale sviluppo della formula tariffaria (senza contenimento)		Aumento percentuale applicabile (con contenimento)
	Da	A	
1	0,00%	5,00%	quello risultante dalla formula
2	5,01%	10,00%	5,00%
3	10,01%	20,00%	6,00%
4	20,01%	30,00%	7,00%
5	oltre 30,00%		8,00%

Al fine di ricondurre gli aumenti ai valori indicati nella quarta colonna della tabella precedente alle righe 2, 3, 4 e 5, il fatturato nuovo (FN) risultante dal normale sviluppo della formula tariffaria dovrà essere ridotto di un importo in cifra tale che il suo rapporto percentuale con il fatturato vecchio (FV) inserito in formula comporti un aumento percentuale delle tariffe esattamente corrispondente ai valori indicati nella tabella stessa. L'importo da sottrarre al fatturato nuovo (FN) per conseguire tale risultato costituisce l'importo in cifra che dovrà essere recuperato nei tempi e con le modalità appresso stabiliti.

In occasione della presentazione delle istanze di adeguamento tariffario successive a quelle presentate negli anni 2010 e 2011, qualora si sia proceduto al contenimento dell'incremento tariffario attraverso la sopra indicata riduzione del fatturato nuovo (FN), si procederà al recupero dell'importo in cifra corrispondente alla riduzione effettuata, in occasione dei successivi tre rinnovi biennali delle tariffe, con le seguenti modalità.



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

RAMO TRASPORTI (D.P.R. 8.12.2007, N. 271)  
DIREZIONE GENERALE DEI PORTI  
DIVISIONE 3

- 3 -

Nell'istruttoria della prima istanza successiva a quella in cui il predetto contenimento è stato operato, si procederà al normale sviluppo della formula tariffaria a conclusione del quale un terzo dell'importo in cifra da recuperare verrà aggiunto al fatturato nuovo (FN), evitando in tal modo che il recupero produca effetti riflessi sulle voci di costo forfettizzate della formula tariffaria.

In ciascuna istruttoria relativa alla due successive istanze di adeguamento tariffario verrà recuperato, volta per volta, con lo stesso sistema, un terzo dell'importo in cifra da recuperare in modo che l'intero importo in cifra risulti, in tutti i casi, completamente recuperato nel tempo massimo di tre bienni tariffari.

Qualora nei primi due bienni di recupero scaturissero dalla formula riduzioni percentuali delle tariffe, potrà essere recuperata, fino a concorrenza dell'invarianza tariffaria, una somma anche superiore al terzo dell'importo in cifra. Resta inteso che, se la somma recuperata fino alla concorrenza dell'invarianza tariffaria risultasse invece inferiore ad un terzo dell'importo in cifra, la restante parte della somma necessaria a raggiungere detto terzo dovrà comunque essere recuperata mediante il corrispondente incremento percentuale della tariffa.

Qualora dalle istanze 2010 e 2011 il fatturato vecchio (FV) inserito in formula dovesse risultare ridotto di una percentuale superiore al 30% del fatturato vecchio (FV) della precedente istanza, l'istruttoria tariffaria sarà svolta a livello ministeriale al fine di valutare le possibili soluzioni, sia di natura tariffaria che di natura organizzativa, capaci di risolvere, in tutto o in parte, le criticità gestionali delle società concessionarie coinvolte.

Richiamando l'attenzione sulla nota del Comando Generale prot. 42198 del 3/5/2010 (allegata in copia per le Autorità portuali e le Associazioni in indirizzo), si rinnova alle Capitanerie di porto e agli Uffici marittimi dipendenti l'invito ad effettuare valutazioni particolarmente attente ed oculate in ordine alle iniziative di ammodernamento e/o d'incremento dei mezzi nautici destinati al rimorchio portuale, avendo cura di contemperare i preminenti profili di sicurezza con le prevedibili conseguenti ricadute sull'economicità del servizio e sulla competitività del porto.

Le Capitanerie di porto sono pregate di voler inoltrare copia della presente agli Uffici marittimi dipendenti.

Il Direttore Generale  
(Dott. Cosimo Caliendo)



*Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*  
**Comando generale  
del Corpo delle Capitanerie di Porto**

A

**CAPITANERIE DI PORTO  
TUTTE**

-----  
*Reparto II - Ufficio 2*

Indirizzo Telegrafico: MARICOGECAP

<p><b>M_TRA</b> <b>CGCP</b> Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto</p> <p>REGISTRO UFFICIALE Prot: 0042198-03/05/2010-USCITA 02.02</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

**ARGOMENTO:** Tariffe servizio di rimorchio.

Si fa seguito alla percorsa corrispondenza relativa all'argomento.

(Spazio riservato  
a protocolli, visti  
e decretazioni)

Come è noto con il dispaccio n°4067 in data 26 marzo 2010 - allegato in copia - la Direzione Generale per i porti di questo Ministero ha differito, per il corrente anno, il termine iniziale per la presentazione delle istanze di revisione tariffaria dei servizi di rimorchio portuale.

L'iniziativa assunta dalla Direzione Generale nasce dall'esigenza, così come avvertita anche dal vertice politico di questo Ministero e dalle autorità portuali, di individuare temporanee misure di contenimento degli aumenti (salvo successivi recuperi) che potrebbero derivare dalle istanze di revisione delle tariffe del servizio di rimorchio per il biennio 2010-2011.

Quanto sopra, al fine di fronteggiare la perdurante situazione di crisi dei traffici marittimi e non penalizzare la competitività dei porti italiani rispetto a quelli del bacino Mediterraneo.

A tal fine la predetta Direzione Generale ha indetto un ciclo di incontri, a cui hanno partecipato rappresentanti di questo Comando Generale, con le parti interessate dalla tematica in questione (Confitarma, Assorimorchiatori, Federimorchiatori, Fedarlinea, Federagenti e Assoporti), per acquisire da ciascuna di esse, nell'alveo delle rispettive attribuzioni, quei contributi tesi all'individuazione di condivise soluzioni atte a contenere gli aumenti tariffari.

In tale contesto, è stato richiesto anche a questo Comando Generale, per quanto di competenza, di offrire, per il conseguimento degli obiettivi prefissati, una forma di collaborazione che si sostanzia nei seguenti termini.

Con la circolare n°DEM3/1589 in data 17 giugno 2003 l'allora Direzione Generale per le Infrastrutture della Navigazione Marittima ed Interna di questo Ministero ha fissato i criteri e i meccanismi di formazione delle tariffe del servizio di rimorchio portuale individuando, tra le componenti di costo rilevanti per la determinazione delle stesse, anche gli ammortamenti e la remunerazione del capitale investito.

In tale ambito, assume particolare rilievo il ruolo dell'Autorità Marittima, avuto riguardo a tutte quelle forme di iniziative mirate ad ammodernare o incrementare la flotta dei concessionari del servizio di rimorchio.

Tali investimenti, infatti, incidono in maniera rilevante sugli incrementi tariffari, tenuto conto che anche l'acquisto di un solo nuovo mezzo da destinare al servizio di rimorchio può comportare, attraverso il meccanismo dell'ammortamento, un aumento del quadro tariffario stimabile in percentuali che variano tra il 30% ed il 50%.

In questa ottica, vorranno codeste Capitanerie di porto adoperarsi affinché le predette iniziative ed altre similari che comportino un aumento dei costi del servizio e delle relative tariffe, siano oggetto, specie in questo particolare momento storico, di una oculata valutazione delle effettive esigenze, privilegiando, ricorrendone i presupposti, quelle soluzioni che, frutto della consueta, produttiva interazione con i soggetti interessati, incidendo su una eventuale diversa organizzazione/razionalizzazione del servizio di rimorchio, possano al contempo soddisfare le imprescindibili ragioni di sicurezza e salvaguardare la competitività del porto.

Si prega, di voler estendere la presente nota ai propri Uffici Marittimi interessati dalla tematica in questione.

IL COMANDANTE GENERALE  
Amm. Isp. Capo (CP) Raimondo POLLASTRINI





Roma, 29 APR 2010

*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI

Div.3

Prot. M\_TRA/PORTI/ 5663

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 24  
00186 **ROMA**

All'Assorimorchiatori  
Via Bissolati 54  
00187 **ROMA**

Alla Federimorchiatori  
Via del Pozzetto 122  
00187 **ROMA**

Alla Confitarma  
Piazza SS. Apostoli 66  
00168 **ROMA**

A Fedarlinea  
Piazza G.G. Belli 2  
00153 **ROMA**

Alla Federagenti  
V.le Asia, 3  
00144 **ROMA**

**OGGETTO: Circolare prot. n. DEM3/1589 del 17 giugno 2003, recante criteri e meccanismi di formazione delle tariffe del servizio di rimorchio portuale. Numeri indice anno 2010.**

La circolare prot. DEM3/1589 del 17 giugno 2003 prevede che lo scrivente Ministero, ai fini di consentire un'uniforme ed agevole applicazione della formula per il rinnovo delle tariffe relative al servizio di rimorchio portuale, emani annualmente apposita circolare concernente i numeri indice da utilizzare per lo sviluppo della formula stessa.



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI

-2-

A tal fine si riportano, di seguito, i numeri indice da utilizzare per le revisioni tariffarie del servizio in argomento che verranno effettuate in base alle istanze presentate nell'anno 2010:

1. a) **100%** del tasso medio d'inflazione programmata dal Governo per il biennio 2010-2011 (all.2, c. 3, pag.8 della circolare): **2,2613%**

b) **75%** dell' indice IPCA per il biennio 2010-2011 (all.1, c. 2, pag. 7 della circolare): **2,1899%**.

**N.B.** Per quanto riguarda l'adeguamento all'inflazione dei costi del personale marittimo e del personale destinato in via permanente alle manutenzioni è stato preso a riferimento l'indice IPCA che è il "nuovo" indicatore di riferimento per l'inflazione in sostituzione dell' "inflazione programmata", introdotto a seguito dell'accordo quadro sulla contrattazione salariale nazionale siglato il 22 gennaio 2009 dal Governo e le parti sociali.

2. Percentuali di rivalutazione dei costi di riparazione, manutenzione e riclassifica dei rimorchiatori, sostenuti negli anni sotto indicati (all. 2, c. 2, pag. 8 della circolare):

**2009: nessuna rivalutazione**

**2008: 1,00 %**

**2007: 3,00 %**

**2006: 5,80 %**

**2005: 7,50 %.**

3. Tasso di rendimento medio netto dei BTP con vita residua ventennale (all.4, punto A.b), pag.10 della circolare) : **4,11**. Derivante dallo sviluppo della seguente formula:

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

dove:

$R_a$  = 4,10% (tasso di rendimento medio ponderato rilevato nel mese di gennaio 2010, relativo a BTP con vita residua immediatamente inferiore a 20 anni);

$R_p$  = 4,15% (tasso di rendimento netto medio ponderato rilevato nel mese di gennaio 2010, relativo a BTP con vita residua immediatamente superiore a 20 anni);

$t_a$  = 238 (vita residua dei BTP con scadenza immediatamente inferiore a 20 anni, espressa in mesi);



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI

-3-

$t_p$  = 256 (vita residua dei BTP con scadenza immediatamente superiore a 20 anni espressa in mesi);  
 $t^*$  = 240 (periodo di riferimento espresso in mesi = 20 anni);  
 $R^*$  = **4,11** (tasso di rendimento medio netto BTP (calcolato) con vita residua ventennale).

4. Variazione percentuale dell'indice ISTAT dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali per il settore dei mezzi di trasporto, rilevata nel mese di dicembre 2009 rispetto allo stesso mese dell'anno precedente (all. 4, punto A.c), pag. 10 della circolare): **0,57%**.
5. Tenuto conto che il tasso d'inflazione registrato dal mese di dicembre 2008 al mese di dicembre 2009 è pari al 0,97%, il 75% di tale tasso (all. 5, c. 4, pag. 13 della circolare): è pari all' **0,73%**.

Nuovi valori della tabella presente a pag. 13 della circolare, comprensivi dell'incremento dell' 0,73%:

Fatturato per servizi in concessione scaglioni anno 2010	Direttore	Dirigenti amministrativi	Quadri amministrativi	Impiegati di concetto	Impiegati d'ordine
Fino a 1.608.000 €	==	==	==	1	==
Fino a 2.679.000 €	==	==	1	==	1
Fino a 5.358.000 €	==	1	==	1	1
Fino a 8.037.000 €	==	1	1	2	2
Fino a 10.716.000 €	1	1	1	3	3
Fino a 13.932.000 €	1	1	2	4	4
Fino a 17.146.000 €	1	1	2	5	5
Fino a 21.433.000 €	1	1	3	6	6
Fino a 26.790.000 €	1	2	4	6	6
Fino a 32.148.000 €	1	2	5	7	7
Oltre 32.148.000 €	1	2	6	8	8

6. Costi unitari annui ammessi per il personale tecnico e amministrativo:



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI

-4-

- a) derivanti, per il personale tecnico e amministrativo, da un incremento dei valori previgenti in misura pari al **2,74%** (aumento medio delle retribuzioni intervenuto dal 31/12/2008 al 31/12/2009 per il V livello del personale amministrativo dell'armamento);
- b) derivanti, per il direttore e i dirigenti, da un incremento dei valori previgenti in misura pari al **2,06%** (aumento convenzionale pari al 75% dell'aumento intervenuto per il personale tecnico ed amministrativo nello stesso periodo considerato).

Nuovi valori della tabella presente a pag. 14 della circolare, comprensivi degli incrementi sopra indicati:

Direttore	<b>158.700 €</b>
Dirigente tecnico	<b>106.300 €</b>
Dirigente amministrativo	<b>106.300 €</b>
Quadro tecnico	<b>62.000 €</b>
Quadro amministrativo	<b>62.000 €</b>
Impiegato di concetto	<b>49.000 €</b>
Impiegato d'ordine	<b>37.000 €</b>
Addetto operativo	<b>37.000 €</b>

7. Limite di fatturato (rivalutato, rispetto a quello previgente, in misura pari al tasso d'inflazione del 0,97%, registrato dal mese di dicembre 2008 al mese di dicembre 2009) al di sotto del quale la realtà portuale è considerata a "basso fatturato" (all. 8, punto 3, comma 1, pag. 20 della circolare): **€ 1.644.000.**
8. Limiti minimi e massimi di variazione tariffaria applicabili per le istanze relative ai porti a basso fatturato (all. 8, punto 3), comma 1, lett. b), pag. 20 della circolare come modificato con circolare prot.M\_TRA/DINFR/7884 del 10 luglio 2008) e ai porti di cui alla circolare prot. DIV3/2482 del 24/10/2005:
  - a) limite massimo di riduzione tariffaria: **3,64%** (variazione Istat biennio 2008-2009 maggiorata del 20%);
  - b) limite massimo di aumento tariffario: **4,55%** (variazione Istat biennio 2008-2009 maggiorata del 50%).



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI

-5-

9. Fitti passivi per sede (all. 5, pag. 14 della circolare).  
Nuovi valori della tabella presente a pag. 14 della circolare:

per le aziende con meno di 50 dipendenti	27.690 €
per le aziende da 50 a 99 dipendenti	44.270 €
per le aziende da 100 a 150 dipendenti	55.350 €
per le aziende con più di 150 dipendenti	110.690 €

10. Nuovi parametri per il calcolo dei costi degli amministratori (all. 5, pag. 15 della circolare):

- la percentuale sarà pari al 3% per porti con fatturato fino a **5.358.134 €**, con il riconoscimento di un importo massimo di **133.953 €**;
- la percentuale sarà pari al 2,5% per porti con fatturato da **5.358.135 €** a **10.716.266 €**, con il riconoscimento di un importo massimo di **214.325 €**;
- la percentuale sarà pari al 2% per porti con fatturato oltre **10.716.266 €**.

Il Direttore Generale  
Dott. Cosimo Caliendo



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*  
DIREZIONE GENERALE PER I PORTI  
DIVISIONE 3

Prot. M\_TRA/PORTI/ 5251

Roma, 21 APR 2010

- A Fedarlinea  
Piazza G.G. Belli 2  
00153 R O M A
- Alla Federagenti  
Viale Asia 3  
00144 R O M A

e, per conoscenza

- All'Assoporti  
Corso Rinascimento 24  
00186 R O M A
- Alla Confitarma  
Piazza SS. Apostoli 66  
00168 R O M A
- All'Assorimorchiatori  
Via Bissolati 54  
00187 R O M A
- Alla Federimorchiatori  
Via del Pozzetto 122  
00187 R O M A

**Oggetto: Servizio di Rimorchio portuale – Nota Fedarlinea/Federagenti del 24/3/2010 riguardante i numeri indice per l'anno 2010.**

Si fa riferimento alla nota allegata indicata in oggetto per comunicare quanto segue.

In via preliminare, si fa presente che lo scrivente ritiene non condivisibile l'affermazione secondo la quale i vigenti criteri e meccanismi di determinazione delle tariffe avrebbero natura puramente convenzionale, in quanto discendenti da accordi sottoscritti dalle rappresentanze nazionali degli erogatori e degli utenti del servizio. Essi, infatti, conseguono all'esercizio del potere/dovere conferito a questa Amministrazione dall'art. 14, comma 1-bis, della legge n. 84/1994, il quale, com'è noto, prevede che detti criteri e meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi tecnico nautici sono stabiliti dal Ministero "sulla base di un'istruttoria ..." e non che debbano discendere da accordi tra i vari soggetti partecipanti all'istruttoria, né, tanto meno, da accordi sottoscritti dalle sole rappresentanze nazionali degli erogatori e degli utenti del servizio. Si conferma pertanto, come già sostenuto in altre occasioni, che detti criteri e meccanismi non hanno natura convenzionale, nonostante siano in essi ricompresi alcuni parametri tecnici, stabiliti sempre dal Ministero per esigenze pratiche di sviluppo della formula tariffaria, individuati nella quasi totalità dei casi, ma non in tutti i casi, con il parere favorevole di tutti i soggetti partecipanti al procedimento istruttorio.

Per quanto riguarda l'assunzione dell'indice IPCA, introdotto per la prima volta dal Governo nel documento di programmazione economico finanziaria per gli anni 2010-2013, si sottolinea che lo stesso è, per quel periodo, il nuovo indicatore per l'inflazione (in sostituzione dell'inflazione programmata) che verrà utilizzato quale parametro di riferimento per i rinnovi contrattuali del triennio 2010-2012. E' noto, riguardo all'argomento, che in sede di elaborazione dei citati criteri e meccanismi era stato assunto, quale costo del personale da inserire nella formula



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI  
DIVISIONE 3

- 2 -

tariffaria, il costo dell'anno precedente a quello di presentazione dell'istanza aumentato di una percentuale pari al 75% del tasso medio d'inflazione programmata dal Governo per il biennio successivo. Ciò, in considerazione del fatto che, dovendosi calcolare un costo stimato da inserire in formula, il costo effettivo del personale registrato nell'anno precedente non poteva che essere incrementato in ragione dell'unico indice "ufficiale" utile allora esistente (seppure ridotto al 75%), che era, appunto, il tasso medio d'inflazione programmata dal Governo e che all'epoca costituiva l'unico parametro di riferimento per i futuri rinnovi contrattuali. Pertanto, appare del tutto logico, ragionevole e legittimo che, in presenza del predetto nuovo indicatore, sostitutivo ai predetti fini dell'indice d'inflazione programmata, non si debba più fare riferimento a quest'ultimo, bensì all'indice IPCA (pur sempre ridotto al 75%), per il calcolo dei costi stimati del personale marittimo e del personale addetto permanentemente alle manutenzioni impiegato nel servizio di rimorchio portuale. Pur essendo corretta la distinzione operata da codeste Associazioni sulla natura dei due indici: l'uno di natura politico-programmatica e l'altro di natura previsionale, si ritiene, a maggior ragione, che sia quest'ultimo l'indicatore da prendere a riferimento per il calcolo che qui interessa, poiché proprio la sentita esigenza di individuare l'IPCA quale nuovo parametro di riferimento si pone a dimostrazione del fatto che Governo e parti sociali hanno ritenuto non più idoneo il tasso d'inflazione programmata quale parametro di riferimento per i futuri rinnovi contrattuali.

Relativamente alla riduzione dal 4,25% al 3,90% dell'IRAP, introdotta dalla legge finanziaria 2008, si rammenta che la stessa è stata disposta con circolare ministeriale prot. n. 7884 del 10 luglio 2008, trascorsi, cioè, tre mesi e dieci giorni dalla data iniziale utile (1° aprile) per la presentazione delle istanze tariffarie 2008, nel corso dei quali è verosimile ipotizzare che non sia stata presentata alcuna istanza di verifica tariffaria, data l'abitudine dei concessionari del servizio, invalsa all'epoca, di presentare le istanze a ridosso del termine di scadenza per la presentazione.

Per quanto concerne, infine, l'indice dei prezzi alla produzione industriale dei mezzi di trasporto, potendosi ormai disporre di quello definitivo, verrà adottato quest'ultimo nella misura dello 0,57%, in luogo dello 0,70% precedentemente diramato in via provvisoria dall'ISTAT nello scorso mese di gennaio.

Il Direttore Generale  
(Dott. Cosimo Caliendo)

Scarpini



**FEDERAGENTI**  
FEDERAZIONE NAZIONALE AGENTI RACCOMANDATARI MARITTIMI  
E MEDIATORI MARITTIMI

Viale Asia, 3  
00144 ROMA  
Tel. 06/5806635  
Fax 06/5800946  
roma@fcederagenti.it



**FEDARLINEA**  
ASSOCIAZIONE ITALIANA DELL'ARMAMENTO DI LINEA

Piazza G.G. Belli, 2  
00153 ROMA  
Tel. 06/58300100  
Fax 06/5809412  
fedarlinea@fedarlinea.191.it

**Onorevole**  
**MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE**  
**E DEI TRASPORTI - DIV. 3**  
**DIREZIONE GENERALE PORTI**

**Roma, 24 marzo 2010**

**TRASMISSIONE VIA FAX**

**Circolare prot. n. DEM3/1589 del 17 giugno 2003, recante criteri e meccanismi di formazione delle tariffe del servizio di rimorchio portuale. Numeri indice anno 2010.**

Si fa riferimento alla bozza di circolare, inviata in data 17 marzo 2010 da codesto onorevole Ministero, con la quale intendete aggiornare i numeri indice da utilizzare, in occasione delle istruttorie che verranno avviate nel corso dell'anno 2010, per lo sviluppo della formula di determinazione delle tariffe del servizio di rimorchio portuale.

Da una attenta analisi del suddetto documento, si rileva che codesto onorevole Ministero intenderebbe sostituire, quale parametro per il calcolo della rivalutazione del costo del personale marittimo e del personale destinato alle manutenzioni, il 75% dell'indice di inflazione programmata con il 75% dell'indice previsionale dell'IPCA (indice dei prezzi al consumo armonizzato per i paesi dell'Unione Europea), in considerazione del fatto che esso è stato introdotto dall'Accordo quadro sugli assetti contrattuali del 22 gennaio 2009.

A tale riguardo, si rammenta innanzitutto che i criteri e meccanismi di formazione delle tariffe del servizio di rimorchio portuale hanno natura puramente convenzionale, in quanto scaturenti da accordi sottoscritti dalle rappresentanze nazionali degli erogatori e degli utenti del servizio stesso.

Pertanto, ad avviso delle scriventi, qualsiasi modifica a tali accordi, quale quella prospettata da codesto onorevole Ministero, dovrebbe essere condivisa da tutte le parti sopra richiamate.

Ministero delle Infr. E dei Trasporti  
Area Organizzativa Omogenea M\_TRA / PORTI  
D.G. dei Porti  
REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO

Prot: 4204 Data: 30 MAR 2010

Classificazione:

16.04.004

Peraltro, si fa notare che la natura puramente convenzionale dei suddetti criteri e meccanismi è quanto mai evidente proprio con riferimento all'individuazione del 75% dell'indice di inflazione programmata quale parametro per il calcolo della rivalutazione del costo del personale marittimo e destinato alle manutenzioni.

Tale parametro, infatti, non ha mai rispecchiato minimamente né la dinamica salariale del settore, né quanto stabilito dal previgente Protocollo sugli assetti contrattuali del 23 luglio 1993, il quale prevedeva una procedura assai più complessa di definizione degli incrementi retributivi da riconoscere a livello nazionale, che doveva tener conto, oltre che dell'inflazione programmata del biennio successivo a quello di rinnovo contrattuale, anche del differenziale fra l'inflazione programmata presa a riferimento nel rinnovo precedente e l'inflazione effettivamente registrata nello stesso periodo e di altre variabili, nonché di ulteriori variabili quali le politiche dei redditi e dell'occupazione, la tendenza generale dell'economia e del mercato del lavoro, il raffronto competitivo, gli andamenti specifici dei singoli settori.

Ad ulteriore conferma della natura convenzionale dei criteri e meccanismi di cui trattasi, si rammenta, altresì, che quando la legge n. 244/2007 (Legge Finanziaria 2008) ridusse da 4,25% a 3,90% l'aliquota IRAP di cui al decreto legislativo n. 446/97, non si procedette ad alcuna modifica automatica dell'aliquota IRAP prevista nei criteri e meccanismi, proprio in considerazione del fatto che essa era frutto di un accordo fra le rappresentanze sopra richiamate.

Inoltre, è da notare che l'adozione del nuovo Accordo quadro in sostituzione del Protocollo del '93 non determina di per sé alcun effetto incrementativo degli adeguamenti retributivi stabiliti a livello nazionale, ma soltanto una diversa definizione degli stessi.

Al contrario, la sostituzione nella formula tariffaria dell'indice di inflazione programmata con l'indice previsionale dell'IPCA determina automaticamente un aumento del costo del personale marittimo e destinato alle manutenzioni inserito in formula e, quindi, delle tariffe del servizio in tutti i porti.

Peraltro, tale conseguenza non è limitata alle sole istruttorie presentate nel corso del 2010 ma si risconterà certamente anche nei prossimi anni a causa della diversa natura dei due indici - il primo di natura politico-programmatica, il secondo di natura meramente previsionale - che certamente comporterà il fatto che il primo indice, rappresentando un obiettivo di politica economica, sarà sempre inferiore al secondo indice, che rappresenta, invece, una stima econometrica.

Si segnala, altresì, che, nel settore marittimo, il suddetto Accordo quadro risulta allo stato attuale non ancora applicato e, pertanto, l'indice previsionale dell'IPCA non è stato mai preso a riferimento quale parametro per la determinazione degli incrementi retributivi a livello nazionale, né è noto se e in che modo lo stesso verrà considerato in occasione del prossimo rinnovo contrattuale.

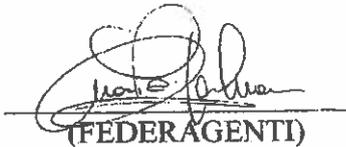
E', invece, da evidenziare come, in base ai criteri e meccanismi di formazione delle tariffe del servizio di cui trattasi, il costo del personale marittimo e destinato alle manutenzioni rientri fra le voci di costo di cui viene individuato

l'effettivo ammontare e che, pertanto, le concessionarie del servizio di rimorchio ad ogni rinnovo si vedono sempre completamente coperti, dalle tariffe scaturenti dallo sviluppo della formula, gli incrementi retributivi riconosciuti al proprio personale.

Alla luce di quanto sopra esposto e in considerazione di quanto rappresentato con la nostra lettera congiunta del 12 marzo 2010, circa l'esigenza di individuare soluzioni volte al contenimento delle tariffe del servizio di cui trattasi, su cui siamo in attesa di Vostro cortese riscontro, le scriventi Associazioni richiedono a codesto onorevole Ministero che nella emananda circolare ministeriale sui numeri indice venga confermato, quale parametro per il calcolo della rivalutazione del costo del personale marittimo e destinato alle manutenzioni, il 75% dell'indice di inflazione programmato.

Infine, si segnala che l'indice ISTAT dei prezzi alla produzione dei prodotti industriali per il settore dei mezzi di trasporto rilevata nel mese di dicembre 2009 rispetto allo stesso mese dell'anno precedente, di cui al punto 4 della bozza di circolare in parola, risulta dalle serie storiche pubblicate nella banca dati dell'ISTAT consultabile sul sito [con.istat.it](http://con.istat.it), pari a 0,57% e non 0,70%.

Con osservanza.



(FEDERAGENTI)



(FEDARLINEA)



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI  
DIVISIONE 3

Prot. M\_TRA/PORTI/ 3614

Roma, 18 MAR 2010

- Alle Capitanerie di Porto  
LORO SEDI
- Alle Autorità Portuali  
LORO SEDI
- e, per conoscenza
- Al Comando Generale del Corpo  
delle Capitanerie di Porto  
S E D E
- All'Assoporti  
Corso Rinascimento 24  
00186 R O M A
- All'Assorimorchiatori  
Via Bissolati 54  
00187 R O M A
- Alla Federimorchiatori  
Via del Pozzetto 122  
00187 R O M A
- Alla Confitarma  
Piazza SS. Apostoli 66  
00168 R O M A
- A Fedarlinea  
Piazza G.G. Belli 2  
00153 R O M A
- Alla Federagenti  
Viale Asia 3  
00144 R O M A

**Oggetto: Servizio di rimorchio portuale – Modifiche e integrazioni ai criteri e meccanismi di formazione delle tariffe.**

A seguito dell'orientamento espresso dai rappresentanti ministeriali a conclusione della riunione tenutasi il 4 marzo 2009, nel corso della quale sono stati esaminati e discussi alcuni problematici aspetti riguardanti i vigenti criteri e meccanismi di determinazione delle tariffe in oggetto, si è pervenuti alla definizione, in sede ministeriale, di un documento di sintesi – recante proposte di parziale modifica e integrazione degli stessi – che ha formato oggetto del procedimento istruttorio previsto dall'art. 14, comma 1-bis, della legge n. 84/1994, finalizzato ad apportare ai predetti criteri e meccanismi le necessarie modifiche e integrazioni e a fornire opportuni chiarimenti interpretativi.

Acquisito sulle disposizioni recate dalla presente circolare l'unanime parere favorevole dei soggetti di cui al predetto art. 14, comma 1-bis, i quali in tal senso si sono espressi nel corso dell'apposita riunione tenutasi presso gli uffici dello scrivente il 31 luglio u.s., sono apportate ai criteri e meccanismi di formazione delle tariffe di rimorchio portuale le seguenti modifiche e integrazioni e vengono forniti i seguenti chiarimenti interpretativi.

1. Ai soli rimorchiatori già in servizio alla data del 31 dicembre 2002 continuano ad applicarsi le disposizioni in materia di ammortamento, contenute nella circolare ministeriale prot. DEM3/



*Ministero delle Infrastrutture*

*e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI  
DIVISIONE 3

- 2 -

1589 del 17 giugno 2003 e nella successiva circolare ministeriale prot. MINFRTRA/DINFR/7069 del 14 giugno 2006, integrate dalle disposizioni contenute nei successivi punti 4), 5) e 6). Tale disciplina si applica anche in caso di trasferimento di detti rimorchiatori in altro porto gestito dalla stessa società concessionaria ovvero di un loro reinserimento in servizio, dopo un intervallo di tempo, nello stesso porto di provenienza, secondo quanto disposto dal punto 6), primo comma, lettera a), della circolare ministeriale prot. M\_TRA/DINFR/7884 del 10 luglio 2008, come sostituito dal successivo punto 12.

2. Le disposizioni contenute nella circolare ministeriale prot. M\_TRA/PORTI/13188 del 2 dicembre 2008 si applicano esclusivamente ai rimorchiatori entrati in servizio dopo il 31/12/2002 e che sono stati inseriti in formula a seguito di istanze di adeguamento tariffario presentate entro il 30/09/2009. Per questi rimorchiatori resta fermo che la quota di remunerazione del capitale residuo e la quota di rivalutazione del fondo di ammortamento continuano ad essere calcolate a partire dall'anno della loro entrata in servizio.

Nel caso in cui per i rimorchiatori di cui al presente punto l'ammortamento si completi nel primo anno di un biennio di ammortamento, in formula deve essere inserito il 50% sia della quota di ammortamento che della rivalutazione del fondo di ammortamento. In particolare la citata rivalutazione va calcolata facendo riferimento al montante dell'anno precedente rivalutato al quale si aggiunge la quota intera di ammortamento dell'anno corrente. In formula va inoltre aggiunta la metà del compenso previsto al punto A.d) dell'Allegato 4 della circolare ministeriale prot. DEM3/1589 del 17 giugno 2003 (Istat + spread del 4%), calcolato sul montante del fondo di ammortamento come sopra rivalutato (vedasi Allegato 3).

Qualora invece l'ammortamento si completi nel secondo anno di un biennio di ammortamento, deve essere inserito in formula il 100% dei seguenti compensi: a) la quota di ammortamento; b) la rivalutazione del fondo di ammortamento (vedasi Allegato 3 bis).

3. A tutti i rimorchiatori inseriti in formula nelle istanze di adeguamento tariffario presentate a partire dall'anno 2010 si applicano le seguenti disposizioni:

a) l'età del rimorchiatore è data dalla differenza tra l'anno del suo inserimento in servizio e quello della sua prima immatricolazione. Nel caso in cui i due anni coincidano il rimorchiatore ha zero anni di età;

b) l'aliquota annuale di ammortamento e la durata dello stesso sono individuate in relazione all'età del rimorchiatore come sopra determinata e in base alla tabella 1 dell'Allegato 4 della citata circolare del 17 giugno 2003, come modificata dal punto 6 della circolare ministeriale prot. MINFRTRA/DINFR/7069 del 14 giugno 2006;

c) l'ammortamento del rimorchiatore decorre sempre dall'anno in cui viene presentata l'istanza di adeguamento tariffario nella quale, per la prima volta, lo stesso rimorchiatore viene inserito in formula;

d) il valore del rimorchiatore è determinato in base alle disposizioni vigenti in materia.

4. Se l'ammortamento di un rimorchiatore termina nel primo anno di un biennio di ammortamento



*Ministero delle Infrastrutture*

*e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI

DIVISIONE 3

- 3 -

mento, nell'istanza di adeguamento tariffario relativa a tale biennio il concessionario può inserire in formula il 50% della quota di ammortamento ed il 100% della rivalutazione del fondo di ammortamento, quest'ultima calcolata applicando l'indice Istat sul montante dell'anno precedente al quale va aggiunta la quota intera di ammortamento dell'anno corrente (vedasi Allegato 4).

5. Se l'ammortamento di un rimorchiatore termina nel secondo anno di un biennio di ammortamento, nell'istanza di adeguamento tariffario relativa al biennio successivo, il concessionario può inserire in formula il 50% della rivalutazione del fondo di ammortamento ed il 50% del compenso di cui al punto A.d) dell'Allegato 4 della circolare ministeriale prot. DEM3/1589 del 17/6/2003 (Istat + spread del 4%), quest'ultimo calcolato sulla base del fondo di ammortamento rivalutato raggiunto nel primo anno del biennio e considerando quale indice Istat quello applicato nel primo anno del biennio stesso (vedasi Allegato 5).

6. In tutti i casi in cui al concessionario spetti, in un biennio successivo, per un rimorchiatore che abbia completato il suo ciclo di ammortamento il solo compenso di cui al predetto punto A.d) dell'Allegato 4 (Istat + spread del 4%), detto compenso è calcolato prendendo a riferimento il valore congelato del fondo di ammortamento rivalutato raggiunto al termine del biennio in cui si è completata la sua rivalutazione (vedasi Allegati 3, 3 bis, 4 e 5).

7. Limitatamente ai rimorchiatori inseriti in formula a decorrere dall'anno 2010, nel caso in cui si verifichi che nel secondo anno del biennio di ammortamento il capitale residuo di un rimorchiatore si azzeri, il concessionario può inserire in formula per quel biennio solo il 50% della remunerazione del capitale residuo relativa al primo anno.

8. Fatto salvo quanto previsto nei precedenti punti resta fermo che i valori della remunerazione del capitale residuo e della rivalutazione del fondo di ammortamento da inserire in formula sono sempre quelli calcolati con riferimento al primo anno del biennio di ammortamento.

9. Con l'espressione "biennio di ammortamento", usata nella presente circolare, s'intende il biennio comprensivo dell'anno in cui deve essere presentata l'istanza di adeguamento e quello successivo.

10. Fermo restando che i concessionari sono tenuti, ai sensi della circolare prot. DEM3/1589 del 17/6/2003, a presentare le istanze di verifica tariffaria con cadenza biennale, le future istanze dovranno essere presentate con le seguenti scadenze:

a) i concessionari che, ai sensi della circolare prot. DEM3/1589 del 17/6/2003, hanno presentato la prima istanza di adeguamento tariffario nel 2004 dovranno presentare le future istanze negli anni pari e cioè negli anni 2010, 2012, 2014 e così di seguito;

b) i concessionari che, ai sensi della circolare prot. DEM3/1589 del 17/6/2003, hanno presentato la prima istanza di adeguamento tariffario nel 2005 dovranno presentare le future istanze negli anni dispari e cioè negli anni 2011, 2013, 2015 e così di seguito.



*Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI  
DIVISIONE 3

- 4 -

Le ordinanze tariffarie devono essere emanate, a conclusione delle istruttorie, nello stesso anno di presentazione dell'istanza di verifica tariffaria salvo giustificati impedimenti che, anche in relazione all'eventuale presentazione dell'istanza in data prossima al 30 settembre (o al 31 ottobre come nella fattispecie disciplinata al successivo punto 16) ne ritardino l'emanazione ai primi mesi dell'anno successivo.

Le tariffe stabilite dalle predette ordinanze restano in vigore fino all'emanazione delle successive ordinanze tariffarie.

Resta fermo che il biennio a cui dovrà fare riferimento l'istanza di adeguamento tariffario è composto dall'anno di presentazione dell'istanza stessa e dall'anno successivo.

**11.** Con riferimento al punto 8) della circolare ministeriale prot. M\_TRA/DINFR/7884 del 10 luglio 2008 relativa alle misure da applicare a decorrere dall'anno 2009 in caso di ritardata decorrenza delle variazioni tariffarie, il metodo di calcolo da adottarsi è quello riportato negli Allegati n. 1 e n. 2, nei quali è stato adottato il criterio di arrotondamento a due decimali.

**12.** Il punto 6) della circolare ministeriale prot. M\_TRA/DINFR/7884 del 10 luglio 2008 è sostituito dal seguente:

“6. Nel caso in cui un rimorchiatore già in servizio in un porto, venga inserito in un altro porto in cui il servizio è gestito dalla stessa società concessionaria ovvero reinserito in servizio, dopo un intervallo di tempo, nello stesso porto di provenienza, si applicano le seguenti disposizioni:

a) qualora l'inserimento in un altro porto ovvero il reinserimento nello stesso porto avvenga entro il termine di 24 mesi dalla scadenza dell'ultimo biennio di ammortamento nel corso del quale il rimorchiatore è stato in servizio, non si procede ad una nuova valutazione del rimorchiatore e l'ammortamento in atto prosegue con le stesse modalità, senza soluzione di continuità;

b) qualora invece l'inserimento o il reinserimento del rimorchiatore avvenga oltre il termine di 24 mesi dalla scadenza del biennio di ammortamento di cui alla precedente lettera a), si procede ad una nuova valutazione dello stesso e inizia un nuovo ammortamento in base alle disposizioni in vigore a quella data.”.

**13.** Qualora nel corso di una istruttoria tariffaria una o più Associazioni nazionali richiedano chiarimenti ovvero l'integrazione dei dati riportati nell'istanza di adeguamento tariffario, l'Autorità marittima che accoglie tale richiesta invia detta documentazione, oltre che ai richiedenti e all'Autorità portuale, anche a tutte le altre Associazioni nazionali legittimate alla formulazione del parere.

**14.** Al fine di consentire l'applicazione di quanto disposto al punto 3, il concessionario all'atto della compilazione della scheda contenente le caratteristiche tecniche del rimorchiatore, di cui alla circolare ministeriale del 10 luglio 2008, è tenuto ad indicare sia l'anno di prima immatricolazione che quello di prevista immissione del rimorchiatore nel servizio di rimorchio portuale in concessione.



*Ministero delle Infrastrutture*

*e dei Trasporti*

DIREZIONE GENERALE PER I PORTI  
DIVISIONE 3

- 5 -

**15.** Resta fermo che il rimorchiatore può essere inserito in formula solo se è già in servizio all'atto della presentazione dell'istanza tariffaria ovvero venga inserito nel corso dell'anno di presentazione dell'istanza successivamente alla stessa. A decorrere dalle istanze tariffarie presentate nel corso del 2010, la decorrenza dei termini di 90 e di 30 giorni, previsti rispettivamente nei punti 3) e 4) della circolare ministeriale prot. 7884 del 10/07/2008, è sospesa per tutto il mese di agosto. In caso di sostituzione di un rimorchiatore intervenuta nel corso dell'anno di presentazione dell'istanza di adeguamento è inserito in formula, ai fini dell'ammortamento, solo il rimorchiatore entrante.

**16.** Fermo restando che, di regola, il periodo entro il quale deve essere presentata l'istanza di verifica tariffaria è quello compreso tra il 1° aprile e il 30 settembre, così come stabilito dal punto 7 della circolare ministeriale prot. 7884 del 10/07/2008, è consentito al concessionario che intende inserire o sostituire un rimorchiatore nel corso dell'anno di presentazione dell'istanza tariffaria di presentare la stessa entro il 31 ottobre qualora la comunicazione ministeriale del valore finale del rimorchiatore venga trasmessa in data successiva al 15 settembre dell'anno di presentazione dell'istanza.

Il Direttore Generale  
(Dott. Cosimo Caliendo)

ALLEGATO 1

RIMODULAZIONE FV PER RITARDATA EMANAZIONE DI UNA ORDINANZA CHE PREVEDE UNA RIDUZIONE TARIFFARIA

FV dichiarato dalla concessionaria nell'istanza	13.059.425,00
VARIAZIONE TARIFFARIA ULTIMA ORDINANZA	-3.78
DECORRENZA ULTIMA VARIAZIONE	26/5/2007

tariffa	giorni
100	145
100 - 3,78 =	220
100 x 145	14.500
96,22 x 220	21.168,40
Totale	35.668,40

35.668,4 : 365 gg =	97,72	
(96,22 : 97,72)-1 x 100	-1,53	riduzione da applicare al fatturato vecchio

Rimodulazione FV		
13.059.425 - 1,53%	12.859.615,80	Fatturato vecchio ridotto da inserire in formula

Recupero eccedenza fatturato da parte dell'utenza		
13.059.425 - 12.859.615,8	199.809,20	fatturato incassato in più dal 1/1/2007 al 25/5/2007
199.809,2 : 2 anni	99.904,60	Valore da sottrarre al Fatturato Nuovo

**ALLEGATO 2**

**RIMODULAZIONE FV PER RITARDATA EMANAZIONE DI UNA ORDINANZA CHE PREVEDE UN INCREMENTO TARIFFARIO**

FV dichiarato dalla concessionaria nell'istanza	13.059.425,00
VARIAZIONE TARIFFARIA ULTIMA ORDINANZA in %	3,78
DECORRENZA ULTIMA VARIAZIONE	26/5/2007

tariffa in vigore		periodi di vigenza tariffaria	giorni
100	100	dall'1/1/2007 al 25/5/2007	145
100 + 3,78 =	103,78	dal 26/5/2007 al 31/12/2007	220
145 x 100	14.500		365
220 x 103,78	22.831,60		
Totale	37.331,60		

37.331,6 : 365 gg	102,28	
(103,78 : 102,28) - 1 x 100	1,47	aumento da applicare al Fatturato vecchio

Rimodulazione FV		
13.059.425 + 1,47%	13.251.398,55	Fatturato vecchio aumentato da inserire in formula

Recupero di fatturato da parte concessionario		
13.251.398,55 - 13.059.425,00	191.973,55	fatturato non incassato dal 1/1/2007 al 25/5/2007
191.973,55 : 2	95.986,78	Valore da aggiungere al Fatturato Nuovo

**SCHEDA ESEMPLIFICATIVA DEL CALCOLO DELL'AMMORTAMENTO DELLA REMUNERAZIONE E DELLA RIVALUTAZIONE PER UN RIMORCHIATORE RIENTRANTE NEL PUNTO 2 PER IL QUALE E' PREVISTO UN PROLUNGAMENTO DELL'AMMORTAMENTO DI UN ANNO CHE COINCIDE CON IL PRIMO ANNO DI UN BIENNIO DI VALIDITA' TARIFFARIA**

Anno di presentazione della prima istanza di adeguamento tariffario 2005  
 Anno di immatricolazione e di entrata in esercizio 2004  
 Età del rimorchiatore 1 anno  
 Durata ammortamento 19 anni  
 Anno di cessazione dell'ammortamento 2022  
 Aliquota di ammortamento 5,26% pari ad una quota annuale di € 400.000.  
 Prolungamento dell'ammortamento fino all'anno 2023 ai sensi della Circolare Ministeriale Prot. M\_TRA/POR/13188 del 21/2/2008.  
 Valore del rimorchiatore € 7.604.550.

Anno	Valore rimorchiatore	Aliquota annuale	Quota ammortamento annuale	Tasso di remunerazione	Capitale residuo	Remun. Capitale residuo	ISTAT A.c) Allegato 4	Compenso A.d) All. 4 ISTAT + 4% Spread	Calcolo del fondo di ammortamento	Fondo di ammortamento	% Rivalutazione	Rivalutazione Fondo di ammortamento	Montante per rivalutazione successiva	Meta della rivalutazione Fondo di ammortamento e compenso A.d)	Compenso da inserire in formula nell'ultima istanza in cui termina ammortamento
1	2004	7.604.550	5,26%	8,03%	7.204.550	498.093	1,54%		400.000	400.000	1,54%	6.160	406.160		
2	2005	7.604.550	5,26%	7,32%	6.804.550	455.364	1,98%		(406.160 + 400.000)	806.160	1,98%	15.962	822.122		
3	2006	7.604.550	5,26%	7,11%	6.404.550	422.350	0,93%		(822.122 + 400.000)	1.222.122	0,93%	11.366	1.233.488		
4	2007	7.604.550	5,26%	7,70%	6.004.550	462.848	1,38%		(1.233.488 + 400.000)	1.633.488	1,38%	22.542	1.656.030		
5	2008	7.604.550	5,26%	8,08%	5.604.550	452.848	1,39%		(1.656.030 + 400.000)	2.056.030	2,90%	59.625	2.115.655		
6	2009	7.604.550	5,26%	8,64%	5.204.550	449.673	2,90%		(2.115.655 + 400.000)	2.515.655	1,70%	42.766	2.558.421		
7	2010	7.604.550	5,26%	9,16%	4.804.550	440.097	1,70%		(2.558.421 + 400.000)	2.958.421	1,90%	56.210	3.014.631		
8	2011	7.604.550	5,26%	8,96%	4.404.550	394.648	1,90%		(3.014.631 + 400.000)	3.414.631	2,10%	71.707	3.486.338		
9	2012	7.604.550	5,26%	8,22%	4.004.550	329.174	2,10%		(3.486.338 + 400.000)	3.886.338	2,20%	85.499	3.971.838		
10	2013	7.604.550	5,26%	8,45%	3.604.550	304.584	2,20%		(3.971.838 + 400.000)	4.371.838	2,40%	104.924	4.476.762		
11	2014	7.604.550	5,26%	8,11%	3.204.550	259.889	2,40%		(4.476.762 + 400.000)	4.876.762	1,90%	92.658	4.969.420		
12	2015	7.604.550	5,26%	7,95%	2.804.550	222.962	1,90%		(4.969.420 + 400.000)	5.369.420	1,70%	91.280	5.460.700		
13	2016	7.604.550	5,26%	7,68%	2.404.550	184.669	1,70%		(5.460.700 + 400.000)	5.860.700	1,60%	93.771	5.954.471		
14	2017	7.604.550	5,26%	7,22%	2.004.550	144.729	1,60%		(5.954.471 + 400.000)	6.354.471	2,00%	127.089	6.481.561		
15	2018	7.604.550	5,26%	7,88%	1.604.550	126.439	2,00%		(6.481.561 + 400.000)	6.881.561	2,30%	158.276	7.039.837		
16	2019	7.604.550	5,26%	8,12%	1.204.550	97.809	2,30%		(7.039.837 + 400.000)	7.439.837	2,70%	200.876	7.640.712		
17	2020	7.604.550	5,26%	8,23%	804.550	66.214	2,70%		(7.640.712 + 400.000)	8.040.712	2,90%	233.181	8.273.893		
18	2021	7.604.550	5,26%	8,55%	404.550	34.589	2,90%		(8.273.893 + 400.000)	8.673.893	2,50%	216.847	8.890.740		
19	2022	7.604.550	5,26%	8,60%	-	0	2,50%		(8.890.740 + 400.000)	9.290.740	2,20%	204.396	9.495.136	102.198	596.547
20	2023	7.604.550	2,63%	8,90%	200.000	8.90%	0	2,20%	(9.495.136 + 200.000)	9.695.136	2,40%	607.689	294.349		
21	2024	7.604.550		8,90%				(9.695.136 + 200.000)							
22	2025														
23	2026														
24	2027														
25	2028														

Nell'istanza relativa al biennio 2023 - 2024 la quota di ammortamento sarà pari alla metà dell'aliquota annuale e cioè  $5,26 / 2 = 2,63\%$  equivalente a 200.000 euro, nella formula tariffaria si dovrà aggiungere anche la metà della rivalutazione del fondo di ammortamento e la metà del compenso A.d dell'Allegato 4. Per i calcoli relativi al secondo anno del biennio sarà utilizzato l'indice ISTAT del primo anno del biennio (come da esempio).

Nella istanza del 2023 alla quota dimezzata di ammortamento di € 200.000 si dovranno quindi aggiungere gli importi di € 102.198 e di € 294.349 per un totale complessivo di € 596.547.

Gli indici Istat oltre l'anno 2009 sono ipotizzati.

Nelle istanze successive il compenso A.d) dell'Allegato 4 sarà calcolato sempre sul montante congelato pari ad euro 9.495.136 che nel prospetto è pari ad € 607.689 per il biennio 2025-2026 ed ad € 579.203 per il biennio 2027-2028.

**ALLEGATO 3 BIS**

**SCHEDA ESEMPLIFICATIVA DEL CALCOLO DELL'AMMORTAMENTO, DELLA REMUNERAZIONE E DELLA RIVALUTAZIONE PER UN RIMORCHIATORE RIENTRANTE NEL PUNTO 2, PER IL QUALE È PREVISTO UN PROLUNGAMENTO DELL'AMMORTAMENTO DI UN ANNO CHE COINCIDE CON IL SECONDO ANNO DI UN BIENNIO DI VALIDITÀ TARIFFARIA**

Anno di presentazione della prima istanza di adeguamento tariffario 2005  
 Anno di prima immatricolazione 1987  
 Anno di entrata in esercizio 2004  
 Età del rimorchiatore 17 anni  
 Durata ammortamento 8 anni  
 Anno di cessazione dell'ammortamento 2011  
 Aliquota di ammortamento 12,5% pari ad una quota annuale di € 200.000.  
 Valore del rimorchiatore € 1.600.000  
 Prolungamento dell'ammortamento fino all'anno 2012 ai sensi della Circolare Ministeriale Prot. M. TRAPPORTI/13188 del 21/2/2008.

Anno	Valore rimorchiati ore	Aliquota annuale	Quota ammortamento annuale	Tasso di remunerazione	Capitale residuo	Remun. Capitale residuo	ISTAT A.c) Allegato 4	Compensato A.d) All. 4 ISTAT + 4% Spread	Calcolo del fondo di ammortamento	Fondo di ammortamento	% Rivalutazione	Rivalutazione di Fondo di ammortamento	Montante per rivalutazione successiva	Compensato A.d) Allegato 4
1	2004	1.600.000	12,50%	200.000	8,03%	1.400.000	87.840	1,54%	200.000	200.000	1,54%	3.080	203.080	
2	2005	1.600.000	12,50%	200.000	7,32%	1.200.000	71.100	1,98%	(203.080 + 200.000)	403.080	1,98%	7.981	411.061	
3	2006	1.600.000	12,50%	200.000	7,11%	1.000.000	61.600	0,93%	(411.071 + 200.000)	611.061	0,93%	5.683	616.744	
4	2007	1.600.000	12,50%	200.000	8,08%	800.000	48.480	1,38%	(616.744 + 200.000)	816.744	1,38%	11.271	828.015	
5	2008	1.600.000	12,50%	200.000	8,64%	600.000	34.560	2,90%	(828.015 + 200.000)	1.028.015	2,90%	29.812	1.057.827	
6	2009	1.600.000	12,50%	200.000	9,16%	400.000	18.320	1,70%	(1.057.827 + 200.000)	1.257.827	1,70%	21.383	1.279.210	
7	2010	1.600.000	12,50%	200.000	8,96%	200.000	-	1,90%	(1.279.210 + 200.000)	1.479.210	1,90%	28.105	1.507.315	
8	2011	1.600.000	12,50%	200.000	8,22%	-	-	2,10%	(1.507.315 + 200.000)	1.707.315	2,10%	35.854	1.743.169	
9	2012	1.600.000	12,50%	200.000	-	-	-	2,20%	(4 + 2,2) = 6,2%	1.743.169	-	-	-	108.076
10	2013	-	-	-	-	-	-	2,40%	-	-	-	-	-	-
11	2014	-	-	-	-	-	-	1,90%	(4 + 1,9) = 5,9%	1.743.169	-	-	-	-
12	2015	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	2016	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	102.847

Nell'istanza relativa al biennio 2011 - 2012 la quota di ammortamento sarà pari all'aliquota annuale e cioè 12,5% equivalente a 200.000 euro.

Nella formula tariffaria si dovrà aggiungere anche la rivalutazione del fondo di ammortamento pari ad € 28.105.

Gli indici Istat oltre l'anno 2009 sono ipotizzati.

Nelle istanze successive il compenso A.d) dell'Allegato 4 sarà calcolato sempre sul montante congelato pari ad euro 1.743.169, che nel prospetto risulta pari ad € 108.076 per il biennio 2013 - 2014 ed a € 102.847 per il biennio 2015 - 2016.

ALLEGATO 4

SCHEDA ESEMPLIFICATIVA DEL CALCOLO DELL'AMMORTAMENTO, DELLA REMUNERAZIONE E DELLA RIVALUTAZIONE DI UN RIMORCHIATORE INSERITO IN FORMULA A PARTIRE DALL'ANNO 2010 IL CUI AMMORTAMENTO TERMINA IL PRIMO ANNO DEL BIENNIO DI VALIDITA' TARIFFARIA.

Anno di presentazione della prima istanza di adeguamento tariffario 2010  
 Anno di immatricolazione 2008  
 Anno di entrata in esercizio 2009  
 Età del rimorchiatore 1 anno  
 Durata ammortamento 19 anni decorrente dal 2010  
 Aliquota annuale di ammortamento 5,26%  
 Fine ammortamento anno 2028  
 Valore indicativo del rimorchiatore € 7.604.550 con un'aliquota del 5,26% pari ad una quota annuale di € 400.000

Anno	Valore rimorchiati ore	Aliquota annuale	Quota ammortamento annuale	Tasso di remunerazione	Capitale residuo	Remun. Capitale residuo	Procedura di calcolo del montante del fondo di ammortamento	Montante Fondo di ammortato	Rivalutaz. Istat comp. A.c) All. A	Rivalutazioni e Fondo di ammortato	Montante per rivalutazione successiva	Procedura di calcolo del compenso A.d)	Compenso All. 4 ISTAT + 4%
1	7.604.550	5,26%	400.000	8,64%	7.204.550	622.473		400.000	1,70%	6.800	406.800		
2	7.604.550	5,26%	400.000	9,16%	6.804.550	623.297	400.000	806.800	1,90%	15.329	822.129		
3	7.604.550	5,26%	400.000	8,96%	6.404.550	573.848	(406.800 + 400.000)	1.222.129	2,10%	25.665	1.247.794		
4	7.604.550	5,26%	400.000	8,22%	6.004.550	493.574	(822.129 + 400.000)	1.647.794	2,20%	36.251	1.684.045		
5	7.604.550	5,26%	400.000	8,45%	5.604.550	473.584	(1.247.794 + 400.000)	2.084.045	2,40%	50.017	2.134.062		
6	7.604.550	5,26%	400.000	8,11%	5.204.550	422.089	(1.684.045 + 400.000)	2.534.062	1,90%	48.147	2.582.210		
7	7.604.550	5,26%	400.000	7,95%	4.804.550	381.962	(2.134.062 + 400.000)	2.982.210	1,70%	50.698	3.032.907		
8	7.604.550	5,26%	400.000	7,68%	4.404.550	338.269	(2.582.210 + 400.000)	3.432.907	1,60%	54.927	3.487.834		
9	7.604.550	5,26%	400.000	7,22%	4.004.550	289.129	(3.032.907 + 400.000)	3.887.834	2%	77.757	3.965.590		
10	7.604.550	5,26%	400.000	7,88%	3.604.550	284.039	(3.487.834 + 400.000)	4.365.590	2,30%	100.409	4.465.999		
11	7.604.550	5,26%	400.000	8,12%	3.204.550	260.209	(3.965.590 + 400.000)	4.865.999	2,70%	131.382	4.997.381		
12	7.604.550	5,26%	400.000	8,23%	2.804.550	230.814	(4.465.999 + 400.000)	5.397.381	2,90%	156.524	5.553.905		
13	7.604.550	5,26%	400.000	8,55%	2.404.550	205.589	(4.997.381 + 400.000)	5.953.905	2,50%	148.848	6.102.753		
14	7.604.550	5,26%	400.000	8,90%	2.004.550	178.405	(5.553.905 + 400.000)	6.502.753	2,20%	143.061	6.645.813		
15	7.604.550	5,26%	400.000	8,90%	1.604.550	142.805	(6.102.753 + 400.000)	7.045.813	1,60%	112.733	7.158.546		
16	7.604.550	5,26%	400.000	8,12%	1.204.550	97.809	(6.645.813 + 400.000)	7.558.546	2,40%	181.405	7.739.951		
17	7.604.550	5,26%	400.000	8,23%	804.550	66.214	(7.158.546 + 400.000)	8.139.951	2,30%	187.219	8.327.170		
18	7.604.550	5,26%	400.000	8,55%	404.550	34.589	(7.739.951 + 400.000)	8.727.170	2,10%	183.271	8.910.441		
19	7.604.550	2,63%	200.000	8,90%	-	-	(8.327.170 + 400.000)	9.310.441	2,20%	204.830	9.515.270		
20	7.604.550	2,63%	200.000	8,90%	-	-	(8.910.441 + 400.000)	9.710.441	2,20%	204.830	9.915.270		
21	7.604.550	2,63%	200.000	8,90%	-	-	(9.515.270 + 400.000)	10.110.441	2,20%	204.830	10.315.270		
22	7.604.550	2,63%	200.000	8,90%	-	-	(10.315.270 + 400.000)	10.510.441	2,20%	204.830	10.715.270		
23	7.604.550	2,63%	200.000	8,90%	-	-	(10.715.270 + 400.000)	10.910.441	2,20%	204.830	11.115.270		
24	7.604.550	2,63%	200.000	8,90%	-	-	(11.115.270 + 400.000)	11.310.441	2,20%	204.830	11.515.270		

Nell'istanza relativa al biennio 2028 - 2029 la quota di ammortamento sarà pari alla metà dell'aliquota annuale e cioè 5,26 / 2 = 2,63% equivalente a 200.000 euro alla quale si dovrà aggiungere la sola rivalutazione del fondo di ammortamento per un totale di 200.000 + 183.271 = € 383.271.

A decorrere dall'istanza presentata nel 2030 spetterà solo il compenso A.d) dell'Allegato 4 che dovrà essere sempre calcolato sul montante finale pari ad € 9.515.270 (cioè sul montante comprensivo dell'ultima quota di ammortamento e dell'ultima rivalutazione del fondo di ammortamento). Detto compenso nel prospetto è pari ad € 608.977 per il biennio 2030 - 2031 e ad € 561.401 per il biennio 2032 - 2033. Gli indici Istat sono ipotizzati.

**ALLEGATO 5**

**SCHEDA ESEMPLIFICATIVA DEL CALCOLO DELL'AMMORTAMENTO, DELLA REMUNERAZIONE E DELLA RIVALUTAZIONE DI UN RIMORCHIATORE INSERITO IN FORMULA A PARTIRE DALL'ANNO 2010 IL CUI AMMORTAMENTO TERMINA IL SECONDO ANNO DEL BIENNIO DI VALIDITA' TARIFFARIA.**

**Anno di presentazione della prima istanza di adeguamento 2010**  
**Anno di immatricolazione 2002**  
**Anno di entrata in esercizio 2010**  
**Età del rimorchiatore 8 anni**  
**Decorrenza ammortamento 2010**  
**Durata ammortamento 12 anni**  
**Aliquota annuale di ammortamento 8,33%**  
**Fine ammortamento anno 2021**  
**Valore indicativo del rimorchiatore € 3.001.200 con un'aliquota dell'8,33% annuale pari a € 250.000**

Anno	Valore rimorchiatore	Aliquota annuale	Quota ammortamento annuale 5,26%	Tasso di remunerazione	Capitale residuo	Remun. Capitale residuo	Procedura di calcolo del montante del Fondo di ammortamento	Fondo di ammortamento	Istat % per rivalutazioni e del Fondo	Rivalutazione Fondo di ammortamento	Montante del Fondo di ammortamento per rivalutazione successiva	Procedura di calcolo del compenso A.d) + spread 4% Spread	Compenso A.d) = ISTAT + spread 4%	50 % della rivalutazione e del compenso A.d) da inserire in formula	Compenso da inserire in formula nell'ultima istanza in cui termina ammortamento
2010	3.001.200	8,33%	250.000	8,64%	2.751.200	237.704		250.000	1,70%	4.250	254.250				
2011	3.001.200	8,33%	250.000	9,16%	2.501.200	229.110	250.000	250.000	1,70%	4.250	254.250				
2012	3.001.200	8,33%	250.000	8,96%	2.251.200	201.708	(254.250 + 250.000)	504.250	1,90%	9.581	513.831				
2013	3.001.200	8,33%	250.000	8,22%	2.001.200	164.499	(513.831 + 250.000)	763.831	2,10%	16.040	779.871				
2014	3.001.200	8,33%	250.000	8,45%	1.751.200	147.976	(779.871 + 250.000)	1.029.871	2,20%	22.657	1.052.528				
2015	3.001.200	8,33%	250.000	8,11%	1.501.200	121.747	(1.052.528 + 250.000)	1.302.528	2,40%	31.261	1.333.789				
2016	3.001.200	8,33%	250.000	7,95%	1.251.200	99.470	(1.333.789 + 250.000)	1.583.789	1,90%	30.092	1.613.881				
2017	3.001.200	8,33%	250.000	7,68%	1.001.200	76.892	(1.613.881 + 250.000)	1.863.881	1,70%	31.686	1.895.567				
2018	3.001.200	8,33%	250.000	7,22%	751.200	54.237	(1.895.567 + 250.000)	2.145.567	1,60%	34.329	2.179.896				
2019	3.001.200	8,33%	250.000	7,88%	501.200	39.495	(2.179.896 + 250.000)	2.429.896	2,00%	48.598	2.478.494				
2020	3.001.200	8,33%	250.000	8,12%	251.200	10.199	(2.478.494 + 250.000)	2.728.494	2,30%	62.755	2.791.249				
2021	3.001.200	8,33%	250.000	8,23%	-	-	(2.791.249 + 250.000)	3.041.249	2,70%	82.114	3.123.363				
2022							(3.123.363 + 250.000)	3.373.363	2,90%	97.828	3.471.191				
2023								3.471.191	2,20%		3.471.191 (4 + 2,9) = 6,9%	239.512	119.756	168.670	
2024									1,60%		3.471.191 (4 + 1,6) = 5,6%	194.387			
2025									2,20%						
2026									2,30%		3.471.191 (4 + 2,3) = 6,3%	218.685			
2027															

Nell'istanza relativa al biennio di validità tariffaria 2022 - 2023, durante il quale non incide più l'ammortamento terminato nel 2021, la rivalutazione del Fondo di ammortamento viene inserita in formula al 50% come anche il compenso A.d) dell'Allegato 4 della Circolare ministeriale del 17/6/2003 prot. DEM3/1589, calcolato in base all'indice ISTAT già applicato per la rivalutazione del Fondo dell'anno precedente. La metà della rivalutazione più la metà del compenso A.d) saranno inseriti in formula con il valore di € 168.670.

Nelle istanze di adeguamento successive alla cessazione dell'ammortamento il compenso A.d) dell'Allegato 4 sarà sempre calcolato sul valore del fondo pari ad € 3.471.191. Gli indici Istat sono ipotizzati.

La remunerazione del capitale residuo nell'anno 2020 verrà calcolata al 50% in quanto nel 2021, cioè nel secondo anno di validità tariffaria, il capitale residuo si azzerà.