

# AssArmatori

Piazza Giuseppe Gioachino Belli, 2  
00153 Roma

Prot. n. 3

**Consultazione sul quadro metodologico e sui criteri da applicarsi all'intero sistema nazionale della portualità per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali, in relazione agli esiti del procedimento avviato con la delibera n. 40/2017.**

## OSSERVAZIONI E PROPOSTE

Con la delibera n. 40/2017, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (in prosegue anche l'**"Autorità"**) ha avviato un procedimento finalizzato all'adozione di un atto di regolazione contenente il quadro metodologico ed i criteri da applicarsi al sistema nazionale della portualità, per garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali.

Nello Schema di atto di regolazione, si dettano le prime misure di regolazione concernenti le seguenti tematiche (in prosegue anche le **"Misure"**, qui indicate *sub n. 1*):

- Individuazione e destinazione delle aree e banchine portuali;
- Affidamento delle concessioni di aree e banchine portuali;
- Individuazione delle attività soggette al rilascio di autorizzazioni;
- Criteri e modalità per il rilascio delle autorizzazioni;
- Determinazione di canoni e tariffe;
- Verifica sui meccanismi incentivanti e criteri di contabilità regolatoria.

Nello Schema di Analisi di Impatto della Regolazione (nel prosegue anche lo **"Schema di AIR"**, qui allegato *sub n. 2*) predisposto da Codesta Autorità si legge che «*Le misure poste in consultazione si pongono differenti obiettivi. In primo luogo, si vuole tutelare il principio di un accesso alle infrastrutture portuali equo e non discriminatorio, con conseguenti stimati effetti incrementativi sia sul numero degli agenti operanti nel mercato, sia sui flussi di traffico*» (sottolineature aggiunge).

Si legge altresì nello Schema di AIR che la consultazione in questione muove dalle rilevanti norme europee in materia, tra cui anche il Regolamento (UE) n. 352/2017, che, come noto, ha istituito un quadro normativo per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti (in prosegue anche il **"Provvedimento"**).

Si accoglie con assoluto favore l'iniziativa assunta da Codesta Autorità nell'esercizio, si ritiene, delle funzioni di organismo indipendente e competente ai sensi del Regolamento (UE) n. 352/2017 e della normativa nazionale istitutiva dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (in prosegue anche l'**"Autorità"**).

Alla luce di quanto sopra, AssArmatori provvede quindi a declinare le seguenti osservazioni e proposte quale Associazione rappresentativa degli interessi delle proprie associate compagnie di navigazione utilizzatrici delle infrastrutture portuali italiane, premettendo che l'analisi, così come le conseguenti osservazioni e proposte, riguardano le Misure più pertinenti e rilevanti per la *industry* in cui operano i propri Associati.

\*\*\*

### 1. Osservazioni e Proposte in merito alla Misura n. 1

La misura in questione prevede che «*Il presente provvedimento definisce, attraverso prime misure di regolazione, principi e criteri volti a garantire l'accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture portuali riferibili alle Autorità di Sistema Portuale istituite ai sensi dell'articolo 6 della legge 28 gennaio 1994, n. 84, indicate nell'Allegato A alla legge stessa*

Sia consentito rilevare che la misura in questione, in uno con le altre misure del provvedimento oggetto di consultazione (in prosegue anche il “**Provvedimento**”), non appaiano contenere una sufficiente regolamentazione per quanto attiene ai corrispettivi per l’uso delle infrastrutture portuali che vengono imposti agli armatori.

Al riguardo preme far rilevare che il Regolamento (UE) n. 352/2017, definisce come “«corrispettivi»” sia le tariffe pagate dall’utenza per i servizi resi da specifici prestatori all’interno del porto sia il “«corrispettivo»” per la fruizione delle infrastrutture portuali, che nel nostro ordinamento nazionale è invece configurato come una forma di tassazione vera e propria.

Il nuovo Regolamento impone quindi l’attuale superamento del quadro normativo previsto dal D.P.R. 28 maggio 2009, n. 107 concernente la revisione della disciplina delle tasse e dei diritti marittimi, esigendo una profonda revisione dell’attuale impostazione tariffaria, poiché ora i nuovi attori nella determinazione di dette tariffe sono le Autorità di Sistema Portuale, che dovranno quindi attenersi nella fissazione di tale tariffe ai vincoli imposti dalle norme in materia *antitrust* e dalla libera prestazione dei servizi ai trasporti marittimi.

Si propone, quindi, che il Provvedimento valuti attentamente i criteri con cui le Autorità di Sistema Portuale debbano attenersi nella determinazione di tali Tariffe anche e soprattutto al fine di individuare precisamente le voci di costo che detti “*corrispettivi*” debbano remunerare, onde evitare – come avviene ad oggi – che i medesimi costi siano utilizzati per giustificare più “*entrate*” o, ancora peggio, che i prelievi imposti siano completamente slegati dalla necessità di declinare detti costi all’utenza attesa la loro (sino ad oggi ritenuta) natura impositiva (che il Regolamento ha voluto evidentemente superare).

Si desidera infine sottolineare che i costi impropri talvolta assolutamente non proporzionati ai servizi richiesti o addirittura imposti per servizi non richiesti, vanno ultimativamente ad incidere sul costo del trasporto disincentivando la destinazione o addirittura riducendo i traffici con evidenti ricadute sulle entrate erariali.

Un esempio evidente si trova nel caso del conferimento rifiuti: a nostro parere la regola migliore, sotto molteplici punti di vista, è quella adottata nella Legge Spagnola (vedi legge 132/2011). Essa prevede una unica forfettizzata e congrua tariffa valevole in tutti porti nazionali basata sul tipo di nave e sulla stazza (per un pronto riferimento un nave cd.

tanker di 4000GT paga 240€), e copre il conferimento di qualsiasi tipo/quantità di rifiuto per un tempo di 7 giorni. Tale tariffa deve essere corrisposta sia che si conferiscano i rifiuti o meno e ciò è il migliore stimolo al conferimento. Inoltre, se si conferiscono tutti i rifiuti, al successivo porto di scalo spagnolo si ottiene uno sconto del 50% sulla tariffa stessa, ulteriore incentivo al conferimento.

2. Ulteriori Osservazioni e Proposte in merito alla Misura n. 1, nonché in merito alla Misura n. 2

La Misura n. 2 appare disciplinare il rilascio delle concessioni demaniali agli operatori di terminal portuali.

Nessun accenno si rinviene nella Misura in questione, né, invero, nel Provvedimento nella sua interezza, per quanto attiene invece ai cd. servizi tecnico – nautici, anche con particolare riferimento al servizio di rimorchio portuale: servizio, quest’ultimo, per cui da quasi due anni le Capitanerie attendono i promessi chiarimenti ministeriali dopo l’entrata in vigore del Codice dei Contratti Pubblici (che aveva spinto il Direttore Generale, dott. Enrico Pujia, a chiedere alle Capitanerie di sospendere l’iter di selezione del concessionario del servizio di rimorchio nei rispettivi porti in cui la relativa concessione fosse scaduta o in procinto di scadere).

Conseguentemente, il relativo servizio di rimorchio è stato (di fatto) prorogato e viene oggi svolto a favore degli armatori senza che sia stata svolta alcuna procedura di selezione oggettiva e trasparente.

Il presente Provvedimento potrebbe quindi essere la sede deputata a fornire i chiarimenti opportuni, anche tenuto conto delle disposizioni *medio tempore* intervenute alla luce del Regolamento (UE) n. 352/2017.

Nel caso, si auspica che Codesta Autorità voglia altresì prevedere nel Provvedimento che, ai fini delle determinazioni delle tariffe, debbano essere presi in esame e considerati dall’Autorità concedente anche i ricavi conseguiti dal concessionario del servizio per i soccorsi effettuati in mare aperto tramite i medesimi rimorchiatori di cui si avvale per il servizio di assistenza in ambito portuale (diversamente da quanto avviene oggi in forza dell’attuale meccanismo di formazione delle tariffe del servizio di rimorchio).

Si evidenzia poi l’esigenza di una maggiore trasparenza dei dati offerti dai concessionari e sulla base dei quali si formano le tariffe dei servizi tecnico nautici. Ciò anche allo scopo di disincentivare pratiche opache volte ad opporre alla utenza un regime di costi che non corrisponde in toto a quelli effettivamente sostenuti dalla impresa concessionaria anche a livello di rapporti di Gruppo. In altre parole, si sottolinea l’opportunità di evitare duplicazioni o maggiorazioni di costi da parte del concessionario derivati da logiche di Gruppo che, al contrario, dovrebbero essere utilizzate per ridurre i costi e non per un loro aumento.

Ciò rappresenterebbe all’evidenza una misura per contenere le tariffe di detto servizio e, quindi, garantire effetti incrementativi sui flussi dei traffici, come auspicato dallo Schema di AIR.

Riguardo al tema della pronta operatività dei mezzi di soccorso, potrebbe infine essere valutata la previsione di un compenso di stand by da applicarsi alla utenza portuale che, da ultimo, utilizza tale prontezza come risorsa disponibile in caso di emergenza senza, in

taluni casi, usufruire del servizio di rimorchio perché non soggetta alle disposizioni della locale Capitaneria di Porto. Al contempo dovranno tutelarsi le situazioni in cui, per taluni porti, potrebbero verificarsi situazioni in cui, al pagamento di tale compenso, potrebbero essere tenuti in grande parte solo coloro che svolgono il trasporto marittimo locale.

Un ultimo accenno al cosiddetto *Pilotage Exemption Certificates* (PEC) il quale abilita la manovra di entrata e/o uscita dal porto senza il ricorso del pilota a bordo, qualora il comandante della nave abbia effettuato un certo numero di accosti in quel porto con il pilota al bordo, circostanza che ne presuppone quindi una familiarità tale da rendere possibile la manovra senza il diretto ausilio del pilota. A tal fine viene pertanto rilasciato un certificato al comandante che rende possibile la riduzione dei costi per tale servizio.

Parimenti, una riduzione dei costi di pilotaggio potrebbe avvenire, sempre nel rispetto totale delle regole di sicurezza, con un maggiore ricorso al servizio di pilotaggio a mezzo VHF.

### 3. Osservazioni e proposte in merito alla Misura n. 3

Si rileva l'opportunità affinché l'Autorità, quale ente indipendente competente in materia di accesso alle infrastrutture, voglia anche indicare nel Provvedimento i criteri oggettivi in forza dei quali le Autorità di Sistema Portuale debbano rilasciare o meno la cd. autorizzazione in autoproduzione relativamente alle attività di rizzaggio e derizzaggio a bordo.

La disciplina di dette attività in ambito portuale, infatti, conosce ad oggi diverse interpretazioni e prassi nei diversi porti italiani.

Dovrebbe essere libera la scelta delle compagnie armatoriali di utilizzare il personale di bordo per effettuare operazioni portuali ove ciò fosse reso possibile dalle regole di sicurezza marittima. Siamo consapevoli delle possibili ricadute sul lavoro portuale ma, allo stesso tempo, crediamo che il diritto alla auto-produzione non possa essere né inciso né escluso.

Infine, l'incertezza dovuta a diverse prassi amministrative è foriera di evidenti distorsioni nel mercato dei trasporti marittimi, per cui si richiede un puntuale intervento in tale senso nel Provvedimento in questione.

\*\*\*\*\*

Si rimane a disposizione per ogni chiarimento e approfondimento dei temi trattati e di quanto emergerà nel corso delle audizioni previste dalla vostra Autorità.

Roma, 2 Febbraio 2018

AssArmatori

Il Presidente

Stefano Messina

