

## ATTI DELLA TAVOLA ROTONDA “CHI USA PAGA” Roma, Hotel Aldrovandi, 3 maggio 2006

### STEFANIA VISCO



Buonasera, questa tavola rotonda sul servizio di rimorchio e sulla problematica tariffaria organizzata da Federimorchiatori, è il primo di una serie di eventi che abbiamo in programma con lo spirito di aprire un dibattito su quelle che sono le tematiche portuali “calde” ed un dialogo per la condivisione dei metodi per la soluzione dei problemi. Ringrazio i partecipanti e le persone che sono qui al tavolo con me e che hanno accettato di intervenire: il Presidente Affinita, il professor Carbone, il dottor Marcucci, il signor Ercolani del sindacato, il signor Palomba

Vicepresidente di Federagenti, il dottor Messina e ringrazio particolarmente il moderatore dottor Di Virgilio.

### SILVIO DI VIRGILIO



Grazie Stefania Visco, un saluto a tutti. Abuserò della vostra pazienza ripercorrendo qualche tappa di ordine generale sulla problematica, partendo dal 2001, leggendovi uno stralcio di una lettera di Elsner, scritta in occasione dell'Assemblea della Federazione dei Piloti:

“Adesso vorrei menzionare alcune delle filosofie sottostanti la nostra proposta – *era la proposta di Direttiva di allora quella che poi trovò nel semestre italiano la conciliazione* – prima di tutto ancora una volta il fatto, piaccia o non piaccia, che il

ruolo del privato nei servizi portuali sta aumentando, mentre il ruolo del pubblico sta diminuendo, per molti motivi che non abbiamo il tempo di esaminare. Buoni esempi esistono qui in Italia, Gioia Tauro è un esempio di investimento privato. Sappiamo che le risorse a disposizione dei nostri governi non sono più quelle di una volta e che non è più così facile trovare le risorse necessarie per investire nei porti, e l'Italia non è l'unico esempio, ricordiamo tutti l'epoca in cui Rotterdam era il porto di maggiore rilevanza, ma parlando delle filosofie dobbiamo rispettare ciò che i nostri capi di governo decisero allora. Hanno deciso che è necessario dare una spinta alla liberalizzazione dei vari settori dell'economia ed hanno specificamente menzionato i trasporti. La questione che ci si è posta, quindi, non è stata se dobbiamo muoverci verso una maggiore liberalizzazione, ma piuttosto in che modo e come riuscirci, guardando ai piccoli dettagli al momento opportuno. La filosofia è una questione di natura giuridica, da decenni ormai abbiamo una serie di norme giuridiche fondamentali che disciplinano i porti. Penso che il modo migliore per riassumere tutte queste regole è che, secondo le norme attualmente in vigore per la fornitura dei servizi, chiunque sia capace, idoneo e competente per fornire un servizio ha il diritto di farlo ovunque nell'Unione Europea. Il secondo aspetto è la regola della localizzazione (il diritto alla localizzazione), per cui chiunque può stabilirsi in qualsiasi parte dell'Unione Europea per offrire i suoi servizi. Poi abbiamo le regole che disciplinano la concorrenza che si applicano anche ai porti e diverse cause sulla concorrenza sono pendenti davanti ai Tribunali in questo momento. Non stiamo quindi entrando in un campo totalmente nuovo e senza le coordinate quando affrontiamo la questione dei servizi portuali. Naturalmente il nostro compito riguarda una cosa che molto spesso viene ignorata, cioè dobbiamo assicurarci che queste regole vadano gestite in modo che prendano in giusta considerazione le specificità peculiari del porto. Potrei dire la stessa cosa al negativo. Se non dovessimo portare a termine il processo che abbiamo iniziato qualunque sia il traguardo che raggiungeremo, significherebbe che le regole fondamentali sulla concorrenza, sulla localizzazione e sulla fornitura dei servizi che potrebbero essere applicate, e che saranno comunque applicate, verranno contestate davanti ai tribunali senza alcuna garanzia che la loro applicazione prenda in giusta considerazione le specificità del porto. Questa sarebbe l'alternativa ed è un'alternativa che crediamo non gradita. La mia Commissaria - allora ricordate era la De Palacio - ha detto ripetutamente e la nostra proposta lo dice, che non stiamo proponendo nulla e alla fine non accetteremo alcuna soluzione che metterà a

repentaglio la sicurezza. Punto e basta. Non esiste assolutamente alcuna possibilità di cedere su questo punto, ma ciò non vuol dire che esista un solo ed univoco modo di garantire la massima attenzione alle misure di sicurezza. Dobbiamo perciò operare una distinzione tra queste due questioni non ci sarà alcuna concessione per quanto riguarda la sicurezza, ma ciò non significa che esiste una sola strada da percorrere per assicurarci che non si conceda alcuna concessione sulla sicurezza". "L'altro tema importante è la questione del numero dei fornitori dei servizi portuali. Vorrei esaminare la situazione come si presenta oggi. La norma, la regola vigente è che chiunque voglia fornire un servizio ha il diritto di farlo. Questa è la regola fondamentale. Naturalmente e giustamente questo non si può fare quando viene meno la sicurezza ed è proprio per questo motivo che abbiamo previsto la possibilità che l'Autorità portuale possa imporre delle concessioni per garantire che coloro che forniscono il servizio abbiano le necessarie competenze e qualifiche. Ma cosa diciamo circa il numero dei fornitori del servizio? Ovviamente la regola fondamentale del Trattato che è come la Costituzione permetterebbe a diversi fornitori di operare in concorrenza, questa è la regola fondamentale e costituisce il nostro punto di partenza. Ma dove andiamo da qui? Or bene, avremmo potuto dire applichiamo questa regola ai porti ed in particolare al pilotaggio semplicemente trasponendo la stessa regola che vige per gli aeroporti per il mercato dei servizi a terra negli aeroporti stessi. La regola introdotta negli aeroporti è molto semplice in tal caso gli Stati membri avrebbero dovuto decidere che a partire da una certa data ci dovranno essere due fornitori di servizi punto e basta. Così è successo agli aeroporti il famoso problema dell'handling. Questa sarebbe stata una semplicissima e semplicistica soluzione e sarebbe stata considerata soprattutto dalle Autorità antitrust una soluzione fattibile grazie alla sua estrema semplicità. Tuttavia noi non la consideriamo una soluzione idonea, una soluzione appropriata da applicare ai servizi portuali in genere e più specificamente ai servizi tecnico-nautici. Cosa ci siamo detti allora. Abbiamo detto che la regola fondamentale è che ci dovrebbe essere il massimo numero possibile di prestatori di servizi perché questa è la regola fondamentale che noi non possiamo cambiare ma, e adesso ve lo leggo, lo troverete nell'articolo 7.1: Gli stati membri possono limitare il numero dei prestatori dei servizi portuali solo quando sussistono vincoli di spazio o di capacità disponibile ovvero in relazione ai servizi tecnico-nautici per ragioni di sicurezza del traffico marittimo. Ora lei" rivolgendosi al Presidente di allora " ha giustamente menzionato diverse volte la sicurezza. Da parte mia ho parlato anch'io della sicurezza diverse volte e anche la mia Commissaria parla di sicurezza, ma qui la proposta dice senza mezzi termini che se l'Autorità Portuale considera che per ragioni di sicurezza del traffico marittimo bisogna tagliare il numero dei prestatori dei servizi tecnico-nautici ed avere un solo prestatore. Lo si può fare, ma la decisione deve essere giustificata e resa chiara perché tutti gli interessati sappiano la ragione della decisione e sappiano che la decisione è stata presa, nulla di più. I più pignoli tra i giuristi diranno che una tale decisione non è compatibile con il principio generale della libertà di prestare dei servizi: perché questa soluzione potrebbe rendere inoperante la regola generale e debbo confessare che abbiamo dovuto combattere tante volte con i nostri colleghi che hanno assunto una posizione da haytollah verso le regole fondamentali del Trattato dicendo che qualsiasi concessione di questo tipo sarebbe stata in conflitto con le nostre regole di base. Tuttavia, noi abbiamo vinto la contesa essenzialmente perché noi crediamo che sia l'unico modo per riflettere la specificità dei porti e per meglio garantire la sicurezza del trasporto marittimo".

Adesso cito il professor Sergio Maria Carbone, che a questo ha fatto un paio di precisazioni che gli rimetto in bocca così poi dopo cominciamo con le domande. Il professore Carbone dice giustamente: i servizi tecnico-nautici erano sempre stati vissuti nel nostro paese non come un problema ma come una soluzione ai problemi relativi alla soddisfazione di un'esigenza pubblica strettamente legata alla sicurezza della navigazione e delle acque portuali. In questo senso è importante la presenza di una regia pubblica delle regole del gioco che governino questo tipo di servizio caratterizzato da una componente commerciale limitata e fortemente connotata da obblighi di servizio pubblico. Poi naturalmente il professor Carbone riprenderà questo discorso.

Questa premessa è per ricordare a tutti, che ricordano benissimo, che quando siamo andati avanti con la conciliazione è fallita, ma è fallita anche la seconda, perché sostanzialmente ricalcava la

prima peggiorandone il testo e quindi c'è stato uno schieramento che già non favorevole a una regolarizzazione e ad una normazione del settore, vi ha trovato nuovi punti deboli per cui è miseramente naufragata. Che succede oggi? Io fatto qualche verifica di cui poi in seguito parleremo. A livello dei singoli Stati membri le associazioni e le corporazioni gli operatori comunque spingono per mantenere lo status quo o per gestire una situazione di monopolio o per disciplinare una situazione di monopolio. Voi sapete che l'allargamento dell'Europa non ha certo favorito questo problema delle Direttive e oggi la Commissione è sicuramente è più debole di allora. E allora molti stanno pensando anche di spacchettare il discorso dei servizi tecnico-nautici sulle domande: servizio pubblico di interesse generale? Garanzia della sicurezza della nave, del porto, degli operatori o prevalente servizio commerciale?

Comincerei con questa prima domanda agli amici e colleghi che compongono il tavolo, riservandomi di svilupparne altre.

### **TOMMASO AFFINITA**



Tenterò una risposta alla tua domanda. Però permettimi qualche considerazione di carattere più generale, per “provocare” un pochino il dibattito e, se permettete, anche in ragione del mio ruolo di rappresentante della portualità nazionale, che, come ben sapete, ha ora un problema di recupero complessivo della competitività. Le ragioni vi sono note e non voglio enumerarle; quella principale però la ricordo: un ritardo, ormai un sostanziale blocco, degli investimenti infrastrutturali che sta condizionando la capacità competitiva dei nostri porti.

Allora, anche la problematica di oggi è importante, e ringrazio la Presidente Stefania Visco e la sua associazione per aver voluto prendere questa utile iniziativa, anche se in un momento diciamo di “vuoto” parlamentare e legislativo<sup>1</sup>. E' un vuoto che sarà coperto prestissimo e le nostre riflessioni sono un materiale che possiamo offrire al dibattito che necessariamente, a mia opinione personale, dovrà riprendere in tema di riassetto, di messa a punto di aspetti normativi che riguardano la portualità nazionale, a cominciare dalla legge 84, affrontando le tematiche di un assetto legislativo più idoneo anche dei servizi tecnico-nautici.

In questo quadro, il tema essenziale, almeno a giudizio nostro, di chi opera nei porti a livello di soggetti pubblici di regolazione, è quello di concorrere al recupero della competitività sul terreno dell'economicità e dell'efficienza. Quindi la problematica di stasera credo che debba essere tralasciata con questo criterio e pertanto “allargo” la domanda, perché il tema del nostro dibattito, della scomposizione della tariffa, è anche questo.

Voglio argomentare, e lo farò volentieri in una seconda tornata, sulla opportunità e congruità di questa “scomposizione”, ma credo che la questione debba valutarsi dando una risposta prima a queste domande: serve ad accrescere in qualche misura l'efficienza e l'economicità del servizio? Non rischia di tradursi in una traslazione a carico del pubblico dei cosiddetti oneri di servizio pubblico? Perché anche la citazione fatta della lettera di Elsner riecheggia un po' questo tema del servizio di interesse pubblico, ma inevitabilmente deve avere un punto di caduta in termini di oneri. Allora il quesito che ci poniamo, come Autorità portuali, è se per caso questa caduta (lo segnalo come rischio) potrebbe essere a carico della mano pubblica, che poi non intravedo tanto nello Stato quanto nelle Autorità portuali.

Ma tento di rispondere alla stringente domanda. E' chiaro che ciò che prevale di più, non può che essere una sorta di ibrido. L'aspetto, il profilo commerciale del servizio si innesta su quello per cui i servizi tecnico-nautici sono essenzialmente nati, cioè il problema della sicurezza della navigazione, della manovrabilità, della funzionalità complessiva dei nostri porti. Però è proprio partendo da questo ibrido, cioè dalla coesistenza, perché è difficile che qualcuno di noi possa dire “no! E' tutto commerciale”, o “No! E' tutto interesse generale”, che si ha un approccio molto pragmatico ma anche imprescindibile. E' chiaro che c'è questa compenetrazione. Su questo terreno ci dobbiamo

---

<sup>1</sup> La tavola rotonda si è svolta a ridosso delle elezioni politiche della XV Legislatura

confrontare, cioè come mantenere un bilanciato equilibrio tra due aspetti senza squilibrare né l'uno né l'altro.

Se facciamo prevalere la tesi dell'interesse pubblico ci sono i rischi segnalati: se è tutto sicurezza o prevalente sicurezza perché dovrebbe farsene carico l'utenza, ci pensi lo Stato, ci pensino le Autorità portuali perché è un servizio di interesse generale; ne va della sicurezza delle navi e di quella complessiva del porto.

Altra tesi estremizzante dice: no! Che dite, è attività prevalentemente commerciale. Allora paga chi usa, provveda l'utenza.

Su questo difficile equilibrio, Silvio, dobbiamo lavorare con approccio molto laico. Tu sai, perché lo abbiamo manifestato fin dai primi incontri su questo argomento, e non fui il solo per la verità, non contrarietà ma forti perplessità da parte di Assoportori sull'idea della "scomposizione". Siamo pronti ovviamente a misurarci, a riflettere, e - ripeto ancora una volta - benvenuta questa occasione molto aperta, perché è veramente un seminario di confronto senza pregiudiziali sulla tematica. Allora è su quel difficile equilibrio che io credo dobbiamo lavorare avendo presenti i rischi, una sorta di valutazione comparata dei rischi e dei benefici, legati ad ipotesi di potenziale scomposizione di cui si parla.

### **IGNAZIO MESSINA**



Innanzitutto ringrazio il Presidente Stefania Visco dell'invito e di questa opportunità di poter trattare una materia che sembrava un po' riservata a certi ambiti ristretti e non pubblici, riguardo ai famosi criteri tariffari, alle impostazioni ed all'organizzazione del servizio di rimorchio.

Per rispondere alla sua domanda cercando di essere breve volevo solo riconoscere un fattore del servizio di rimorchio, che è stato accomunato dalla legge ai servizi di interesse generale insieme all'ormeggio, al pilotaggio e al battellaggio, preso atto anche della rilevanza che hanno i primi tre servizi rispetto all'ultimo (il battellaggio) che è un servizio, a mio giudizio, un po' meno assimilabile a uno di interesse generale. Per quanto concerne l'ormeggio sfido chiunque a dire che una nave non debba essere ormeggiata in un porto: una nave deve essere necessariamente ormeggiata, poi si può discutere chi la deve ormeggiare, le qualità e le professionalità e a chi deve essere riservato, però è indiscutibile che una nave debba essere ormeggiata.

Abbiamo visto l'evoluzione che ha avuto negli ultimi anni il servizio di pilotaggio e quindi di quello che è stato un parziale adeguamento alle richieste dell'armamento e anche il ruolo stesso del pilotaggio che pur rimanendo quello della "carta parlante del porto" sta sempre più assomigliando a quella dei controllori di volo negli aeroporti.

Ma senza dubbio credo di poter affermare che un elemento oggettivo che offre certamente una sicurezza alla manovrabilità della nave, soprattutto in certe condizioni meteo marine o quando la nave non ha la capacità e/o sufficienti dotazioni tecniche, sia quello dell'utilizzo del rimorchio.

Quindi quando si vuole parlare di un elemento oggettivo di quello che può essere un aiuto alla sicurezza della navigazione della nave in ambiti ristretti sicuramente il rimorchio ha un ruolo assai importante.

Servizio pubblico o servizio commerciale?

Se uno dovesse andare a leggere quelli che sono oggi i regolamenti del servizio di rimorchio nei porti italiani, ancorché alcuni molto datati rispetto a quelle che sono le esigenze di oggi, credo che in qualsiasi regolamento troverà la previsione di un certo numero di rimorchiatori in base al tipo di porto che deve essere di guardia, non so se adesso viene definita anche di prontezza operativa, comunque un certo numero di rimorchiatori che deve poter intervenire 24 ore su 24, a meno che il porto non sia chiuso al traffico, e che comunque anche per la nave ormeggiata che dovesse trovarsi in difficoltà debba poter prestare quel servizio di assistenza per garantire la sicurezza dell'ambiente portuale. È indubbio, quindi, che già nel passato comunque un servizio pubblico al rimorchio lo si riconosceva. Bisognerebbe discutere oggi se effettivamente è predominante o meno un aspetto commerciale nell'evoluzione di quello che è stata anche la forma della determinazione delle tariffe

del rimorchio, perché forse un passaggio che si è fatto, sbagliando si impara, è che si sono determinati i criteri e i meccanismi tariffari prima di andare a vedere se l'organizzazione del servizio di rimorchio è ancora attuale o se è parametrato effettivamente alle esigenze di oggi.

Sicuramente però penso che si possa individuare sia il servizio pubblico come servizio di interesse generale proprio perché già previsto ma che si debba anche riconoscere quello che è un servizio commerciale come tale, in un mercato assolutamente regolato perché oggi in tutti i porti italiani c'è un solo fornitore, ed è anche per sfruttare le economie di scala che in questo senso penso sia positivo che lo stesso fornitore che esercisce il servizio di pubblico interesse, quello del rimorchio per la prontezza operativa o di guardia, debba essere quello che fornisce il servizio commerciale.

Vediamo se è possibile, di fronte ad un'evoluzione dell'organizzazione del servizio e del suo sistema tariffario, scindere in due il servizio di rimorchio e vediamo poi chi deve pagare quanto e che cosa.

Con i problemi di finanza che hanno caratterizzato questi ultimi anni di Governo, ancorché sia da tutti auspicato, credo che sia molto difficile far coprire la parte di servizio di interesse pubblico del rimorchio dalla fiscalità generale anche se ritengo che sarebbe la cosa più corretta.

### **SERGIO MARIA CARBONE**



Io naturalmente mi accomuno a tutti i ringraziamenti per l'incontro di oggi. Credo che gli interventi che sono stati fatti siano tutti quanti molto stimolanti e devo dire che ne sono uscito benissimo. Innanzi tutto quando di solito mi citano è tragedia per la tesi che intendo svolgere nella specifica situazione nella quale mi trovo e invece mi ritrovo benissimo nelle citazioni che Silvio Di Virgilio ha avuto la cortesia di effettuare. Ma, soprattutto, mi trovo anche d'accordo quasi integralmente sulle cose che ha detto Ignazio Messina. Dunque, mi sembra che siamo d'accordo (a) che i servizi tecnico-nautici sono servizi di interesse generale, (b) che i servizi di interesse generale possono essere determinati da parte degli Stati sulla base del principio di sussidiarietà da tempo stabilito nell'ambito dell'ordinamento comunitario, (c) che tali servizi devono essere organizzati secondo parametri di economicità e di efficienza, e (d) che l'organizzazione dello specifico servizio tecnico-nautico debba venire prima rispetto alla determinazione della tariffa, perché la tariffa è funzione dell'organizzazione del servizio. Infine, sono totalmente d'accordo nel ritenere - come è stato anche da altri sottolineato - che l'economia di scala si realizza attraverso la presenza di un unico fornitore dei servizi tecnico nautici nell'ambito di un unico porto. Devo dire che non mi aspettavo di avere così tanta soddisfazione da questa tavola rotonda.

### **GIANNANDREA PALOMBA**



In questa tavola rotonda rappresento come Federagenti soprattutto l'armamento estero. In qualità di agenti marittimi abbiamo la necessità che vengano rispettate le esigenze della nave in termini di operatività e di sicurezza e quanto detto fino ad adesso ci trova perfettamente d'accordo. Quanto poi costi questo servizio è un problema più delicato che viviamo per interposta persona, perché a carico dei nostri rappresentati, però vorremmo che fosse il più efficiente e il più economico possibile. Spesso viene detto agli armatori: i rimorchiatori cercate di non volerli mai poi quando vi servono ne chiedete tre, belli, buoni, potenti e pure puliti e questo non è sempre possibile. Nei porti c'è sempre stata la dicotomia tra l'aspetto pubblicistico e il contenuto privatistico della prestazione, perché si tratta di società di capitali che operano in regime di monopolio. Ho sentito adesso esprimere dei dubbi sulla tariffa basata su una formula che siamo finalmente riusciti a tirar fuori, perché la formula si confronta con una realtà complessa, quindi il principio che debba essere pagato il servizio da chi lo chiede è senz'altro un principio universale, ma d'altra parte qui entriamo sia nel campo della sicurezza e che in quello di un'offerta di servizio che sia obbligatoriamente mantenuta ad un livello minimo ma indispensabile di sicurezza e questo costa e bisogna che qualcuno se ne faccia carico. Diceva il Presidente Affinita del pericolo che si potrebbe pensare a Pantalone, c'è bisogno di pensare ad una soluzione probabilmente mediata.

## NEREO PAOLO MARCUCCI



Per evitare fraintendimenti sottolineo, in primo luogo, che per Assologistica il principio “chi usa, paga” è intangibile. E’ un principio il cui rispetto garantisce tutti. In secondo luogo intendo collocare la questione che oggi discutiamo nella cornice proposta dal Professor Carbone, in terzo luogo proprio usando quella cornice sottolineo il fatto che le tariffe attuali sono approvate dalle Capitanerie di Porto sentite le Autorità portuali. Nella determinazione delle tariffe, quindi, intervengono le due amministrazioni che debbono garantire la sicurezza e lo sviluppo del Porto. Si può affermare che in via di principio il modo con il quale vengono determinate è attualmente il più utile rispetto ai due obiettivi. Su questo punto dunque non credo vi sia una grande discussione da fare. Per questi motivi possiamo ritenere che il costo del servizio sia trasparente riconoscendo che la maggior parte delle più importanti aziende di rimorchio ha rinnovato i mezzi e contenuto il costo del lavoro seppure con qualche mal di pancia da parte delle organizzazioni sindacali. Quindi il trend è corretto. Il servizio di rimorchio offerto da aziende concessionarie in condizioni di monopolio, non abusa della propria situazione perchè le sue tariffe vengono determinate sulla base di parametri condivisibili sia di sicurezza che commerciali, nel contempo non facendone conseguire il disimpegno negli investimenti. Tuttavia le compagnie di navigazione ritengono che il costo del rimorchio in certi porti sia eccessivo. Chi pensa a possibili soluzioni esamina anche quella - ormai stereotipa quando si voglia ridurre il costo di qualche servizio - della introduzione della competizione o meglio della concorrenza endoportuale. A mio parere vista la situazione, in particolare dei porti italiani, il servizio di rimorchio non può essere offerto che da un solo soggetto evitando la polverizzare di un’altra attività economica. E’ bene evitare, a mio avviso, che, dopo la polverizzazione dell’autotrasporto e quella temuta della domanda di servizi portuali nella pletera di porti che, senza una regia nazionale, sovrappongono la propria offerta di servizi, si pensi ad introdurre anche nel settore del rimorchio lo strano principio “meglio due aziende malate in competizione che una sana senza competizione”, che rappresenterebbe l’ennesima scorciatoia per risolvere una situazione complessa. Ciò detto possiamo esaminare la questione di partenza. Su quali leve è possibile fare forza per ridurre il costo del rimorchio se il costo del servizio è aziendalmente corretto e non risente di abuso di posizione monopolistica, se le Capitanerie lo approvano d’intesa con le Autorità portuali, se gli imprenditori del settore, che ad esempio a Gioia Tauro diminuiscono le tariffe del 5% per effetto del minore peso degli ammortamenti sui costi aziendali sono corretti? In primo luogo dobbiamo spiegare perchè siamo preoccupati, esattamente come lo sono l’armamento e gli agenti marittimi che rappresentano la maggior parte dell’utenza dei porti italiani cioè gli armatori esteri. Lo siamo perchè i soggetti pagatori sono sempre meno, sia per le tecnologie applicate alle navi che sono sempre più diffuse, parlo di *bow truster*, sia perchè la navigabilità di alcuni porti è decisamente migliorata e quindi consente, in condizioni meteo marine favorevoli, l’entrata in porto senza rimorchio. Aumenta quindi il numero delle navi che entrano nei porti italiani (basta pensare all’aumento esponenziale delle navi da crociera), ma i cavi venduti dalle compagnie di rimorchio diminuiscono ed il loro equilibrio di bilancio si basa e si baserà su una platea sempre più ristretta di navi, le portacontainers tra queste, che vista la posizione dei terminali e la situazione dei porti non potranno non utilizzare i loro servizi. Ma riflettiamo: i beneficiari degli obblighi che quelle aziende sottoscrivono con le Autorità Marittime sono assai di più di quelli che contribuiscono a tenere in piedi i loro bilanci. Le navi da crociera e gli stessi ferries per esempio, che in alcuni porti rappresentano una quota molto alta del traffico, raramente chiamano il rimorchio con condizioni meteo favorevoli eppure – e non voglio evocare tragedie accadute, mi riferisco più banalmente a condizioni meteo marine avverse per l’entrata/uscita - quando ne hanno bisogno vantano e sottolineano il diritto ad avere quel servizio addirittura prima delle navi commerciali. La nave passeggeri deve essere assolutamente certa dei propri movimenti e quindi quando vi sono condizioni meteo marine avverse vogliono il rimorchio, come veniva detto, bello, pulito, elegante e soprattutto subito. Sappiamo tutti che negli atti concessori vi sono obblighi riguardanti il servizio

notturmo, servizio che le navi commerciali, per ragioni e vincoli noti, richiedono poco. Però il costo di quel rimorchiatore e del personale che deve essere presente entra a far parte dei costi da coprire con la tariffa. Con questi pochi ragionamenti il punto della discussione diventa chiaro: esiste una domanda di servizi di sicurezza di tutta l'utenza del porto che attraverso la pubblica amministrazione, che ne rappresenta le ragioni e le regole, diventa obbligo e costo negli atti concessori. Questo servizio viene caricato solo su una parte dell'utenza.

### **SILVIO DI VIRGILIO**

Secondo il tuo apprezzamento cos'è prevalente la natura di servizio pubblico, quindi interesse generale legato alla sicurezza, o la parte commerciale del servizio stesso?

### **NEREO PAOLO MARCUCCI**



Io credo che si debba ragionare di una nuova normativa quadro, che consenta di distinguere tra la diversa natura dei costi che compongono la tariffa. Sulla base di questa porto per porto, nei Comitati portuali, si dovrebbe esprimere un orientamento da sottoporre all'Autorità marittima. Dico porto per porto perché mi pare diverso un porto polivalente, nel quale la distribuzione del carico dei costi del rimorchio può essere fatta in qualche modo quasi in termini di fiscalità generale, da un'altro che lavora prevalentemente con navi da crociera o ferries in condizioni portuali ottimali.

Ogni Comitato indica quale possa essere il punto di equilibrio nella "spalmatura" di quella parte dei costi che attiene la sicurezza e che dovranno essere caricati all'armamento. In effetti io escludo soltanto che sia lo Stato a pagare la parte della tariffa riconducibile ai costi per garantire la sicurezza alle navi ed agli impianti portuali. Se fosse lo Stato a pagare rischieremo di aprire un altro pertugio a coloro che vorrebbero tornare indietro rispetto ai processi di aziendalizzazione di tutte le componenti portuali. In questo caso ancora più pericoloso perché riguarderebbe, per quanto ho detto prima, aziende che lavorano in situazione di monopolio. Io non credo che sia difficile definire, se conosco le convenzioni che vengono stipulate tra la parte pubblica concedente e la parte privata, a quale categoria (commerciale o sicurezza) debbano essere ricondotti i pesi e gli obblighi che vengono imposti dalle Capitanerie d'intesa con le Autorità portuali. Quella parte deve essere a carico di tutta l'utenza secondo le modalità stabilite dal Comitato e con metodi di riscossione che evitino ulteriori costi. Il concessionario a quel punto si dimensionerà per i servizi di mercato secondo logiche di mercato, assumendosi la responsabilità tutta imprenditoriale di determinare un'offerta che sia corrispondente alla domanda. Come per le Autorità portuali si prefigura un doppio bilancio - ovviamente virtuale - : il primo che riguarda gli obblighi e i pesi posti dalla parte pubblica per la tutela della sicurezza nel porto, il secondo che, nell'assoluta responsabilità della parte privata, determinerà un dimensionamento per uomini e mezzi in relazione alle previsioni di mercato. Ovviamente avere due rami distinti ma della stessa impresa suggerisce sinergie, riduzioni di costi ecc. su ambedue i versanti. Leggendo le convenzioni viene fuori da sé, almeno quelle poche che conosco ...

### **SILVIO DI VIRGILIO**

L'Ammiraglio Angrisano sostituisce il Comandante Dassatti

### **MICHELE ANGRISANO**



Porgo i saluti dell'ammiraglio Dassatti, che per impegni sopraggiunti, non ha potuto partecipare alla tavola rotonda, incaricandomi di augurare un proficuo lavoro, il cui successo è garantito dalla qualificata presenza degli illustri relatori.

Credo che il ruolo e la funzione del Corpo delle capitanerie di porto siano molte. I comandanti di porto sono titolari di posizioni di garanzia per cui gli aspetti di economicità ed efficienza del servizio di rimorchio vengono valutati nel più ampio contesto del servizio stesso, quale servizio di interesse generale. E' ovvio che in tale ambito vanno ricercate le soluzioni delle tematiche poste. Condividendo pienamente quello che ha affermato il professor Carbone: partire dalla regolamentazione del servizio per poi trarre quelle indicazioni, quelle considerazioni, quelle determinazioni finali che, come condivise, costituiscono

l'essenza del temperamento delle esigenze di efficienza e di sicurezza, essenziali per il migliore andamento dei traffici marittimi dello sviluppo portuale.

Sentivo parlare di rimorchiatori di guardia, rimorchiatori in prontezza operativa e proprio stamani leggevo di uno studio legale che lamentava come in una determinata notte, in occasione dell'affondamento di una nave a La Spezia, ci fosse un solo rimorchiatore di guardia e non altri pronti a muovere, come nella circostanza avrebbe voluto l'armatore, per salvare la nave. Tale fattispecie da me ricordata, pone in assoluta evidenza il bisogno di coniugare, con intelligente professionalità, gli interessi in gioco, con l'impegno, consapevole e forte, di non creare false rappresentazioni della realtà che mortificherebbero il lavoro di quanti cercano, attraverso tavoli di confronto e di dialogo, le soluzioni che vedono le parti convergere verso un unico obiettivo.

Il Corpo è pronto a fare la propria parte con quella professionalità ed impegno che viene dalla quotidiana esperienza, dall'antica professionalità, dalla coscienza di sapere di poter offrire quel contributo caratterizzante il modo di operare del personale del Corpo.

Noi siamo pronti a fare la nostra parte con quella professionalità che ci viene solamente dall'esperienza, dall'aver praticato quotidianamente e cavalcato quelle che sono le onde dei sinistri marittimi e delle inchieste e dei soccorsi che ci vengono richiesti, siamo pronti con uno spirito che ci viene proprio dalla consapevolezza di poter offrire quel contributo caratterizzante il nostro modo di operare. Vi ringrazio.

### **MASSIMO ERCOLANI**



L'aver un'unità di vedute su alcuni punti principali è la conferma che i servizi tecnico-nautici, ed in particolare il servizio di rimorchio senza nascondere problemi che pure esistono, attualmente rispondono all'equilibrio a cui si richiamava il dottor Affinita.

Detto questo, non voglio sottrarmi alla domanda posta dal dottor Di Virgilio, anche se penso che volere stabilire dove inizia e finisce il ruolo di servizio pubblico o commerciale degli STN (*Servizi Tecnico Nautici – ndr*), sia un po' come voler fissare se il giorno è un lasso di tempo che intercorre tra due notti o la notte è un lasso di tempo che passa tra due giorni, mentre si tratta di un continuo avvicendamento, che funziona da molto tempo. Per sbrogliare questa matassa ritengo che si debba partire dallo scopo affidato al servizio di rimorchio portuale che è di garantire la sicurezza delle persone, dell'ambiente, delle infrastrutture, ovvero, la sicurezza quale bene pubblico superiore a qualsiasi interesse economico particolare e di parte. Per questo ritengo che gli STN siano principalmente un servizio di interesse generale.

### **STEFANIA VISCO**



Innanzitutto grazie all'Ammiraglio Angrisano che non avevo prima salutato. Grazie di essere intervenuto. I due aspetti viaggiano insieme. Sono d'accordo che il carattere della sicurezza è l'aspetto fondamentale del nostro servizio. I due aspetti però, quello dell'erogazione del servizio in sé e del presidio di sicurezza, quindi gli oneri di servizio pubblico, sono inscindibili, peraltro abbiamo un impianto normativo che si dimostra anche il più efficiente perché in realtà godono della sinergia, se da un lato abbiamo l'obbligo di servizio pubblico quindi abbiamo

l'obbligo di avere rimorchiatori di guardia (tutti i regolamenti prevedono che ci siano dei rimorchiatori armati H24 ecc.), dall'altra il servizio commerciale comunque utilizza gli stessi mezzi. Inoltre abbiamo delle tariffe trasparenti. Volevo però sottolineare sulla sicurezza una cosa. Molti di noi hanno certificazioni di qualità sull'efficienza del servizio e ambientali e siamo un settore che in Italia è un regime concessorio. Negli ultimi sei anni abbiamo investito in sicurezza e gli associati di Federimorchiatori hanno speso circa 90 milioni di euro in mezzi nuovi e in tecnologia, facendo lievitare i livelli di sicurezza dei porti, e credo di poter dire che questa sia una caratteristica del settore di rimorchio. Nei prossimi due anni investiremo circa 70 milioni di euro perché ciascuno di noi ha chiuso contratti di nuovi progetti, quindi siamo i primi attenti alla sicurezza del porto e lo riteniamo un aspetto fondamentale del nostro lavoro. Il problema per noi è



che i due aspetti possono essere predominanti uno rispetto all'altro a seconda del porto purtroppo, perché la stessa tecnologia delle navi, che ben venga il progresso, ha fatto in modo che se da un lato il livello di sicurezza sale, dall'altro, non c'è niente da fare, calano i servizi di rimorchio. Peraltro c'è anche un'altra giusta tendenza in Italia, giustamente, che è quella della specializzazione dei porti, quindi ci sono dei porti che tendono ad essere specializzati per il traffico da crociera e passeggeri, dove il servizio di rimorchio non viene preso. Noi riteniamo che l'impianto normativo e anche i criteri tariffari che sono assolutamente trasparenti, adeguati, però partono dal presupposto che la tariffa la paga chi usa e nella tariffa che sta pagando c'è anche l'onere di servizio pubblico a nostro carico e quindi il fatto che ci siano dei rimorchiatori armati del personale per il presidio di guardia. Adesso, questo livello tariffario per coprire gli oneri di servizio pubblico fino a che punto può salire? Noi ci troviamo per intenderci in una situazione in cui, e parlo per il porto di Savona, l'anno scorso, il porto di Savona ha aumentato nel 2005 del 12% i suoi traffici ma la società di rimorchio ha diminuito i suoi costi del 10%. Quindi un porto ben gestito, dove la produttività sale in modo considerevole e aumentano gli approdi, con un incremento delle merci movimentate la società di rimorchio perde costi. Allora da questo punto di vista si può dire che ci sono dei porti e quindi delle situazioni in cui per quanto il servizio di rimorchio è duale, prestazione e anche onere di servizio pubblico, ci sono dei casi in cui l'onere del servizio pubblico è tale probabilmente da non poter essere più gestito dalla tariffa unica del servizio commerciale.

### **SILVIO DI VIRGILIO**



Comincerei il secondo giro di tavola accoppiando un paio di domande.

Quando parliamo dei servizi tecnico-nautici ricordiamo sempre che due figure il codice li ha identificate mentre un'altra no e qualcuno potrebbe dire semplicemente che i piloti diventano dipendenti della Autorità marittima, gli ormeggiatori vanno in un altro regime ed i rimorchiatori in libera concorrenza. Invece rimettendoci nella linea di cui noi tutti siamo convinti che questi sono servizi di interesse generale e per qualcuno che ci sia una prevalenza della sicurezza rispetto al servizio commerciale.

Allora il rimorchio in particolare è in regime concessorio, e le concessioni il più delle volte sono la funzione pubblica che viene sostanzialmente attribuita all'esercizio di un privato. Allora se è vero e siamo tutti quanti d'accordo, che è un servizio di interesse generale con una prevalenza di sicurezza, allora c'è anche una parte di delega delle funzioni dello Stato in teoria, per l'esercizio di questa funzione, primo problema. Secondo problema: ma se è prevalente questa componente e quindi la sicurezza che viene garantita alle navi, non è, come diceva Nereo Marcucci, anche sicurezza per tutti gli altri? E allora perché pagano solamente quelli che usano?

### **TOMMASO AFFINITA**



Sì Silvio, le tue provocazioni sono suggestive, per le quali hai piena legittimità, peraltro la provocazione cominciò con un intervento del Ministro Lunardi a Venezia e poi è proseguita in termini positivi. In qualche modo vorremmo immaginare una rivisitazione tariffaria che porti ad una scomposizione: interesse generale e profilo commerciale. Continuo però a porre, se permettete, un piccolo problema. Intravedo la difficoltà di demarcazione del profilo di interesse generale con il profilo commerciale proprio per le ragioni che diceva anche Stefania Visco, l'intrinseco

collegamento difficilmente scindibile tra questi due aspetti. Allora, se è così, rischiamo di enfatizzare, in buona fede ovviamente, il profilo di interesse generale e torna la mia domanda iniziale, corroborata dall'ultima tua affermazione, quasi una delega di funzioni dello Stato, hai detto, perché prevale l'aspetto della sicurezza. Il corollario di questo è che, appunto, se ne faccia carico lo Stato inteso come collettività; inevitabilmente torniamo al punto cruciale di questa questione: chi paga? Se la conseguenza deve essere l'enfasi, la superfetazione del profilo di interesse generale allora inevitabilmente deve esserci una pubblicizzazione di questi costi, con tutte le rigidità, con tutte le problematiche che poi non ci devono sfuggire. Qualcuno dovrà controllare, immagino il Ministero, le Autorità portuali, le Autorità marittime; qualcuno deve presidiare questa

linea di demarcazione e dirci come si scorpa una componente commerciale rispetto a quella di servizio di interesse generale, se la seconda deve essere pubblicizzata. Conseguentemente torna l'altro quesito che ponevo all'inizio, quello della economicità, e rischiamo di scontrarci poi con le difficoltà di bilancio che conoscete tutti e che riguardano il mondo della portualità; scarichiamo sul versante pubblico, che ripeto è già in difficoltà, e come risolviamo questa questione?

Permettetemi poi di introdurre un altro elemento, quello della ricaduta su tutta l'utenza. Credo che Sergio Carbone ne vorrà poi parlare più compiutamente, ma anche ad una prima analisi non ci sfuggono i problemi di potenziale contenzioso. Noi costringeremmo comunque, in qualche modo, poi a pagare le navi, l'armamento - penso soprattutto a quello straniero qui rappresentati egregiamente da Federagenti - che potrebbero non utilizzare quasi mai o forse mai il servizio.

Immagino che quelli potrebbero reagire a tale situazione innescando anche forme di contenzioso, al di là poi delle problematiche e delle ricadute a livello comunitario di possibili configurazioni di aiuti di stato, o comunque forme di aiuto indiretto.

Torno al punto cruciale, affrontando queste tematiche non possiamo sfuggire all'interrogativo finale: dove va a cadere, qual è il punto di caduta finale di questi oneri se, ripeto, enfatizziamo, accentuiamo, diamo una netta prevalenza al profilo del servizio di interesse pubblico, quindi all'aspetto pubblicistico di questo servizio?

Sono queste le preoccupazioni da parte di Assoport, e mie personali, che devono fare affrontare con una certa cautela questa problematica. Finora, e lo diceva anche Stefania Visco, la tariffa ha tenuto conto in modo anche abbastanza efficace della componente del servizio pubblico e degli aspetti legati agli investimenti, di particolare rilevanza per il rimorchio (mentre la componente pilotaggio giustamente enfatizza la professionalità e il fattore lavoro che è chiaramente determinante); qui c'è il capitale investito, c'è la tecnologia, l'esigenza, che si ricordava, di disporre di mezzi sempre più innovativi. Su questi aspetti dovremmo tentare di riflettere di più se vogliamo far avanzare questa tematica.

## **IGNAZIO MESSINA**



Permettetemi di chiarire un attimo la mia posizione: sono qui come Vicepresidente di Assiterminal che è un'associazione di terminalisti. Noi non ci nascondiamo perché abbiamo sempre avuto tutto sotto la stessa società: siamo nati armatori e poi siamo diventati terminalisti e poi ancora trasportatori intermodali. Non nascondiamoci dietro un dito sul fatto che i terminalisti possano o meno parlare di rimorchio, a parte che essendo stati invitati o mi metto a parlare dell'organizzazione del lavoro portuale, ma forse il dott. Ercolani non è sarebbe contento in questa sede,

o parlo di rimorchio o sto zitto, quindi parlerò di rimorchio.

Secondo aspetto: nel panorama non solo italiano ma anche internazionale i terminalisti oggi hanno stretto rapporti con gli armatori di ampio raggio, io ricordo che la nostra azienda è quasi da 30 anni che fa il terminalista essendo stata costretta ad emigrare a La Spezia nel lontano 1977.

Ultimamente gli armatori hanno comprato delle società terminalistiche, hanno fatto le loro divisioni di società terminalistiche, per cui oggi le relazioni sono molto più strette di una volta. Questo giusto per chiarire perché si parla di rimorchio e come tale devo tener conto di quelli che sono gli utenti del rimorchio e di quella che è la sicurezza.

Non vorrei che non volessimo tener conto della realtà dei fatti, giustamente il dottor Di Virgilio con le sue domande è un po' provocatore però partiamo dalla realtà dei fatti.

Chiarito questo torniamo nel merito del servizio di rimorchio. Già oggi chi paga il servizio di rimorchio paga una quota per la sicurezza del porto che il servizio di rimorchio offre, perché come già detto ci sono un determinato numero di rimorchiatori destinati alla prontezza operativa o servizio di guardia, che poi funzioni o no questo dipende da tanti eventi, però già di fatto oggi lo si fa. Quindi partiamo da questo dato di fatto. Partiamo anche da un altro dato di fatto, l'Unione Europea, ma qui il professor Carbone sicuramente è più bravo di me, ha sempre detto che chi usa paga ma ultimamente ha anche detto che certi servizi devono essere pagati da tutti, per lo meno per una quota parte, faccio riferimento per esempio ai residui delle acque di sentina o la rimozione di

quello che ha a bordo, quindi oggi l'armatore è tenuto a pagare una quota parte di un servizio che viene offerto a tutti ancorché lo utilizzi effettivamente anche se poi ci sono le eccezioni per chi dimostra che ha dei sistemi a bordo eccetera eccetera ma non mi voglio dilungare. Quindi c'è anche una certa evoluzione di quello che era il famoso concetto di chi usa paga.

Un altro aspetto, ma forse mi svia l'interpretazione di un giornalista sulla presentazione del convegno, che alcuni effetti nefasti che ha prodotto la famosa formula tariffaria di rimorchio su alcuni porti possano portare a recuperare quello che non si è ottenuto con quella formula tariffaria da un'altra parte, ma ovviamente questa è un'illusione e me la offre un giornalista che ha scritto così e quindi come tale devo prenderne atto, ma non vorrei proprio che fosse così.

Però come dicevo prima si è fatto un processo inverso: bisognava prima stabilire quali erano le regole del servizio e poi applicare dei criteri, più che una formula, perché vorrei invitarvi a soffermarvi sulla differenza tra un porto dove c'è solamente un servizio marittimo di traghetti o di crociere che come dicevano prima altri speaker, non fanno uso regolare di rimorchiatori salvo eccezioni, da un porto petrolifero dove è obbligatorio oggi per le merci trattate utilizzare il servizio di rimorchio: e la formula secondo me per come l'ho vista non tiene conto di questa differenza che è enorme, parte da un dato di fatto e cerca di applicare dei criteri costruendo una teorica società di rimorchio che spesso non ha nulla a che fare con la società che effettivamente esercisce il servizio.

Oggi quello che credo che sia assurdo è che con la formula si sono cristallizzate delle situazioni in cui ci sono delle società che hanno un'altissima redditività e le altre società che devono aspettare 10-15 anni per arrivare al pareggio di bilancio. Anche di questo dobbiamo prenderne atto per visto che tutti provocano, qualche cosa mi permetto anch'io di lanciare sul tavolo della discussione.

Quindi già oggi partiamo dal fatto che comunque solo una parte dell'armamento, quella che usa regolarmente il servizio di rimorchio, paga la quota di sicurezza offerta dal servizio di guardia.

Per quanto riguarda il punto di vista terminalistico vorrei fare riferimento anche all'aspetto commerciale: oggi gli armatori quando trattano le tariffe di imbarco e sbarco delle merci hanno dall'altra parte la possibilità di imporre al cliente il pagamento delle famose THC, non esiste la stessa contropartita per esempio per i servizi tecnico-nautici, per cui sta alla capacità o alla forza commerciale dell'armatore di poterle ribaltare sul mercato. Questo è un aspetto che invito a tener conto nel momento in cui si dovesse invece applicare una tariffa che comunque si paga per la sicurezza, indipendentemente dall'effettivo utilizzo, sicuramente potrebbe essere anche un elemento nuovo rispetto alla trattativa commerciale degli armatori nei confronti della clientela.

Infine, se posso e qui finisco, invito il Comando Generale delle Capitanerie di Porto e il Ministero a riappropriarsi un po' del ruolo di regolatori, va bene tutta la concertazione, ma con una categoria così eterogenea sia di utenza che di fornitori e con una situazione reale dei porti molto diversificata mi permetto di invitarli a riappropriarsi un po' del potere loro dato dalla Stato e di regolare in maniera più equa, prendere atto di tutte quelle che sono le esigenze delle categorie ma poi soprattutto in maniera asettica e di regolazione pubblica e quindi di imparzialità decidere per il meglio. La dimostrazione c'è anche oggi, a me dispiace perché siamo associati come azienda a Confitarma, ma trovo sconcertante che oggi né Fedarlinea né Confitarma siano presenti perché poi sono i loro Associati che pagano le tariffe e mi fa piacere invece che ci siano gli Agenti Marittimi, anche se spesso gli ho detto che loro tante volte dovrebbero essere seduti dall'altra parte del tavolo, in quanto rappresentanti degli armatori e quindi anche loro fornitori di un servizio agli stessi.

## **TOMMASO AFFINITA**



Permettetemi di aggiungere solo una cosa a quanto già detto dal dott. Ignazio Messina da ultimo. Certo sono importanti e svolgono un ruolo importante il Ministero e l'Autorità marittima, ma i soggetti regolatori dei porti per la verità sono anche le Autorità portuali, tanto è che nelle ipotesi di rivisitazione della legge 84 c'era stata una proposta, che ha avuto anche una certa attenzione a livello parlamentare, di prevedere per i servizi tecnico-nautici non più soltanto il sentito, ma l'intesa tra Autorità Marittima e Autorità portuale, proprio per tentare di coinvolgere

il soggetto regolatore del porto che non va dimenticato...

### **IGNAZIO MESSINA**



Permettimi, è una dimenticanza. È vero soprattutto perché da questo punto di vista noi avevamo auspicato che l’Autorità Portuale fosse più coinvolta perché senza nulla togliere alla Capitaneria, mentre quest’ultima è più dedicata giustamente al ruolo di garantire la sicurezza, l’Autorità portuale si può fare maggiormente interprete di quelli che sono gli aspetti commerciali del porto proprio per le funzioni che la legge le riconosce, ci mancherebbe, scusami Presidente.

### **SERGIO MARIA CARBONE**



Mi sembra che questo secondo giro di opinioni sia ancora più stimolante rispetto al primo. Mi limiterò pertanto a trattare solo alcuni aspetti.

Io sono assolutamente contrario ad un sistema in cui sia lo Stato o il pubblico a darsi carico degli eventuali costi eccedenti rispetto a quelli cosiddetti “commerciali”. Ciò perché se così fosse si instaurerebbe veramente un circolo vizioso terribile, nel quale ci sarebbe un’alleanza perversa tra erogatore del servizio, utente e Autorità a caricare dei costi impropri che andrebbero a finire su una collettività non in grado nemmeno

di gestire la razionalità delle tariffe e i costi che vengono praticati. Quindi io sgombererei subito il terreno da questo tipo di possibile soluzione.

Vorrei ora soffermarmi sull’ipotesi di scorporare all’interno della tariffa per i servizi tecnico-nautici, una componente commerciale da un’altra legata al “servizio pubblico”. Tale ipotesi echeggia modelli regolatori realizzati in contesti economici diversi, nei quali si tratta di remunerare investimenti in attrezzature fisse e non duplicabili, ove le grandezze economiche in gioco sono notevolmente più elevate rispetto a quelle in rilievo.

Nel caso di specie, questa ipotesi non pare affatto condivisibile. Anzitutto, lascia perplessi un approccio volto ad individuare, all’interno dei servizi tecnico-nautici, due possibili anime, l’una commerciale, l’altra pubblica. Tale impostazione non è corretta ed è smentita dalla stessa normativa primaria che regola questi servizi nell’ordinamento italiano, nel quale – come già detto – essi sono organizzati secondo modelli classicamente rispondenti all’erogatore di un servizio universale, che si finanzia interamente con la tariffa pagata dagli utenti. Lo scorporo degli eventuali “oneri di servizio pubblico” confonde profili riguardanti la disciplina degli aiuti di Stato con possibili meccanismi per consentire l’ingresso competitivo di terzi nel mercato, cui chiedere tuttavia un contributo all’erogatore universale del servizio.

Sul piano concreto, poi, va aggiunto che l’organizzazione del servizio avviene proprio sulla base di modelli che si sono sviluppati nell’ottica di trasparenza e partecipazione. In tale situazione, il dimensionamento dell’offerta del servizio tiene conto di dati storici e prospettici di traffico, quindi della domanda effettiva, cui si affianca un’articolazione delle prestazioni in funzione di rispettare *standard* di professionalità, capacità, tempi e modi di intervento imposti all’erogatore universale.

In quest’ottica, non sembra esservi spazio per operazioni di scomputo di componenti tariffarie, che tra l’altro, risulterebbero di estrema difficoltà tecnica.

Non si possono poi non considerare le grandezze economiche in gioco, che rendono operazioni del genere del tutto antieconomiche, nello stesso interesse degli utenti. Nei casi in cui simili ipotesi sono state praticate, le costose e difficili operazioni di separazione contabile, scorporo, calcolo e monitoraggio necessarie per giungere ai risultati teorici qui in rilievo riguardavano imprese aventi fatturati non paragonabili a quelli degli erogatori dei servizi tecnico-nautici. Inoltre, in quei casi si dovevano remunerare investimenti in attrezzature fisse e non duplicabili; si doveva quindi remunerare l’ammortamento di beni e assai minor rilievo era riservato ai servizi *human intensive*, come i servizi tecnico-nautici.

Va quindi criticata l’idea di importare nel nostro settore modelli sperimentati altrove, peraltro in condizioni e contesti alquanto diversi e non compatibili; tanto più per i rischi che tale impostazione rischia di determinare in termini di efficienza e competitività del servizio, soprattutto per le potenziali “*derive*” che questo modello reca potenzialmente in sé.

## GIANNANDREA PALOMBA



Volevo fare due precisazioni. Noi si rappresentiamo soprattutto l'armamento estero, ma non esclusivamente in quanto ci onoriamo di rappresentare anche tanti armatori italiani. La nostra capacità di interpretare il contrattuale è dovuta all'affidamento dei mandati che oggi ci viene riconosciuta più di prima. Dottor di Virgilio vorrei dirle assolutamente carina come provocazione ma fermiamola lì, piloti e ormeggiatori impiegati delle Autorità portuali ... poi di quella marittima sarebbe impossibile perché vorrebbe dire arrivare alla militarizzazione dei porti ... Il porto di Civitavecchia dottor Marcucci non è soprattutto passeggeri, è uno dei porti più polivalenti in Italia, perché abbiamo circa 1000 scali di navi da crociera che tanti altri porti ci invidiano, ma anche un più che rimarchevole traffico di prodotti ferrosi, cemento, granaglie e altre rinfuse, oltre la boa petrolifera che quanto prima la spostano in darsena petroli grandi masse, meglio è. Io credo che forse si potrebbe ipotizzare un indirizzo normativo da parte dello Stato che soprattutto tuteli dagli eventuali ricorsi amministrativi. Quindi legalizzare la possibilità di addossare ad un privato un costo che non è direttamente corrispondente ad una prestazione immediatamente effettuata e lasciare poi alle singole Autorità portuali o ove non istituite alla Autorità marittima, la possibilità di valutare. In effetti, e qui mi trovo perfettamente d'accordo con quanto ha detto Nereo Marcucci, venire a parlare di utilizzo solo da parte di chi paga è forse un falso problema, chi paga non è solo chi effettivamente utilizza il servizio, ma anche chi gode della sicurezza e della potenzialità di prestazione di questo servizio e anche questo dovrebbe contribuire, perché potenziale utilizzatore in quanto come si è già detto, lo può sapere soltanto all'ultimo momento e non è soltanto il caso della nave da crociera che deve partire assolutamente in orario, è anche il caso della stessa nave da crociera o di una nave portacontainer che quindi hanno una gran vela, quando debbano improvvisamente fronteggiare condizioni meteorologiche avverse nel porto. Quindi se ci fosse una base normata sulla quale intervenire *ad hoc* porto per porto probabilmente potrebbe essere una strada da seguire.

## NEREO PAOLO MARCUCCI



Sono molto d'accordo con il professor Carbone sul percorso possibile, quindi non vi ritorno. Semmai voglio riepilogare ciò che ho compreso. Un'istruttoria porto per porto fatta di comune intesa fra l'Autorità Marittima e l'Autorità portuale (che dovrebbe coinvolgere il Comitato) definirebbe nell'ambito dell'atto concessorio quali siano gli obblighi, i costi del servizio commerciale che, a mio parere dovrebbero tenere conto in modo crescente del punto di vista dell'imprenditore e della organizzazione che intende darsi e quali siano quelli invece per i servizi di sicurezza e su questi la P.A. dovrebbe essere determinante. Parlo di un'istruttoria porto per porto sulla base, come diceva il collega che rappresenta gli agenti marittimi, di una norma di livello nazionale. Per concludere vorrei fare un'annotazione su un fatto che il presidente Affinita ha ricordato e cioè la modificazione della legge 84/94 nel senso di coinvolgere le Autorità portuali nella definizione delle tariffe di rimorchio. È stata una novità non del 94 (in sede di approvazione della Legge) ma, se non ricordo male, di un intervento correttivo di fine anni 90. Quella modifica che coinvolse le Autorità Portuali nella determinazione delle tariffe di rimorchio trovò la sua ratio nel fatto che le Autorità Marittime spingevano il piede sull'acceleratore, come era nella logica dei Loro compiti Istituzionali, sugli aspetti di sicurezza, qualche volta non tenendo compiutamente conto delle risultanze di aggravio di costi per l'utenza commerciale. Ecco che dall'integrazione che secondo l'opinione comune ha funzionato tra l'Autorità marittima e Autorità portuale si è riusciti ad avere un bilanciamento che non ha sacrificato né l'azienda in termini di rapporto fra costi e ricavi né la sicurezza. Sappiamo tutti che in qualche fase c'è la raccomandazione di usare più rimorchi, ci sono alcuni interventi che tendono a tenere tutto italianamente in *balance*. Anche per questo motivo

sono d'accordo sull'istruttoria periferica sulla base di una normativa chiara di carattere nazionale, perché ritengo che così si potrà rispondere in primo luogo al principio che chi usa paga. Chi usa in fieri cioè l'utenza commerciale e chi usa "in potenza", cioè avendo un servizio a disposizione che poi le circostanze o la volontà dell'Autorità Marittima, del comandante della nave o del pilota, possono portare ad essere utilizzato.

Su una questione posta credo provocatoriamente dal Dr. di Virgilio: facciamone dei dipendenti pubblici. La mia risposta, la risposta di uno che si occupa di terminalismo portuale potrebbe essere *why not?* Vedete che vantaggi porta e decidete. Non è una questione di nostra pertinenza, noi siamo interessati solamente ad avere più traffico con minori costi e con lavoratori garantiti e professionalizzati. Del resto oggi il riformismo consiste nel determinare alcuni obiettivi da raggiungere con un percorso pragmatico. Credo però fosse una provocazione vista la disaffezione quasi generale a tutto ciò che è pubblico e come tale la tratto con un esempio. Negli anni 70 l'introduzione del salario garantito ai lavoratori-soci delle compagnie portuali rappresentò un grande avanzamento di carattere sociale. Il fatto che i lavoratori portuali percepissero il salario anche quando non erano chiamati al lavoro non per loro colpa fu indubbiamente un atto di giustizia sociale. Cosa diventò il salario garantito in mancanza di regole e di controlli sulla produttività e sulla trasparenza lo sappiamo tutti. Questa è la ragione per la quale considero la statalizzazione del servizio di rimorchio poco più di una provocazione. Ed è anche la ragione per la quale sottolineo che a livello territoriale debba esserci un'assunzione di responsabilità da parte dei Comitati Portuali e delle Autorità marittime. I Comitati, esattamente come nel caso delle Agenzie del Lavoro ex art. 17 Legge 84/94, debbono determinare – per la parte sicurezza – I costi compatibili con il livello di sicurezza che le norme applicate dalle Autorità Marittime intendono garantire ed I soggetti che debbono contribuire alla loro copertura. . Si eviteranno , in questo modo , “ generosità “ pur socialmente comprensibili come quelle degli anni che negli anni 70 e 80 stravolsero la filosofia del salario garantito. L'imprenditore – responsabile per l'equilibrio tra domanda ed offerta commerciale non potrà essere generoso vivendo in un mondo competitivo e le pubbliche amministrazioni – responsabili per la parte sicurezza – non potranno esserlo per i vincoli posti dal Comitato Portuale. Se questo – e può accadere – non avvenisse quel porto ne pagherebbe il prezzo in termini competitivi. Coglierei questa iniziativa della Federimorchiatori come l'inizio di un dibattito che si avvia anche tenendo di conto delle conclusioni alle quali sono pervenuti la settimana scorsa nell'ambito di *Containerization International* a Londra i grandi dello *shipping*; la prospettiva è sempre più di distribuire attraverso porti *hub* sia i contenitori che le auto nuove di fabbrica quindi la questione del costo per unità trasportata si porrà in modo crescente e non sarà più possibile che solo alcune tipologie di merci paghino per alcuni servizi. Quindi ringrazio Federimorchiatori per avermi dato un'occasione per esprimere idee che ho nella testa da tempo ma che stentavano a trovare un luogo di discussione.

### MICHELE ANGRISANO



Il "chi usa paga" credo sia ormai un concetto di passata generazione, perché riferito ad un momento in cui non c'era questa differenza intrinseca e sostanziale tra gli aspetti di sicurezza e quelli "commerciali", dovendo la maggior parte delle navi, in ragione delle proprie caratteristiche, far ricorso all'uso dei rimorchiatori per le manovre di ingresso ed uscita dal porto.

Oggi con lo sviluppo delle tecnologie non viene avvertita più tale esigenza, essendo le navi dotate di sistemi che permettono una più agevole manovrabilità anche in ambienti portuali ristretti.

Il punto nodale è individuato nella differenziazione tra servizio quale presidio di sicurezza e servizio di prontezza operativa. Servizio di prontezza operativa - e qui entriamo anche nell'economicità del servizio – collegato all'esigenza dell'utenza. Difatti economicità del servizio non coincide sempre con la possibilità di non ricorrere all'utilizzazione dei rimorchiatori, con la conseguenza corresponsione della relativa tariffa, perché è quasi sempre l'armatore che richiede, per giusta convenienza commerciale, l'uso dei servizi tecnico-nautici e, miratamente, quello del

rimorchio, per velocizzare le manovre di ingresso e di uscita della nave dal porto, vedendo soddisfatte le proprie legittime aspettative imprenditoriali, atteso il ruolo determinante che assumono i famosi “cancelli” ed i noli, che vanno ad interessare la gestione diretta dell’impresa. Quindi, il concetto di economicità va a collegarsi con quello più ampio di esigenza “commerciale/imprenditoriale” che l’utenza armatoriale, usufruttrice del servizio, antepone ad ogni diversa valutazione. Quindi, sono anche io d’accordo che vada rivista l’intera struttura dell’istituto del rimorchio, anche alla luce dei nuovi indirizzi, come quelli propri del decreto legislativo n.182/03 che, pur attenendo a tutt’altra materia, ha definito un diverso concetto di partecipazione all’interesse pubblico, partecipazione richiesta anche a chi non usufruisce in maniera diretta e propria del servizio cui l’interesse pubblico e generale soggiace.

C’è un altro dato di fatto: i porti, anche grazie ad un’attenta opera di sviluppo portata avanti con sicura capacità dalle Autorità portuali, sono interessati da sempre nuove realizzazioni o adeguamenti di strutture portuali, strutture non sempre però adeguate allo sviluppo ed alla celerità con i quali gli armatori costruiscono navi da sempre maggior tonnellaggio, che inducono a ricercare soluzioni sempre provvisorie per far fronte ai bisogni di non veder frenato lo sviluppo portuale, rendendo meno competitivi i porti nazionali rispetto a quelli non solo europei.

Voglio ricordare a me stesso che nel 1987, quando reggevo la Sezione Tecnica di Brindisi, il cui porto era interessato alla presenza giornaliera, durante la stagione estiva, da ben 26 traghetti, a fronte di una disponibilità di solo 10 ormeggi, 3 dei quali richiedevano l’uso del rimorchiatore per le manovre di ormeggio e disormeggio, d’accordo con il mio Comandante, avevo iniziato con gli agenti marittimi raccomandatari un convinto approccio teso a far condividere l’esigenza, dettata dalla maggiore crescita, in T.S.L. delle navi traghetto, in contrapposizione alla carenza di relative, adeguate banchine portuali, di cominciare a pensare a una condivisione dell’utilizzazione del servizio di rimorchio anche per chi non ne usufruiva in maniera diretta. Perché? Perché si erano venuti a modificare gli scenari, gli elementi che qualche anno prima collimavano con il concetto di sicurezza (soprattutto un concetto diverso di sicurezza del porto, quindi non solamente della nave e della navigazione, che poi va a configgere, in caso di malaugurato sinistro, con quella che è la funzionalità dello scalo portuale e quindi con l’attività armatoriale.

### **MASSIMO ERCOLANI**



Il rischio per la sicurezza all’interno dei porti è determinato dalle attività economiche commerciali che vi si svolgono. E’ quindi l’attività economica dei singoli che mette a rischio un bene pubblico. Di conseguenza, ritengo, che chi svolge la propria attività commerciale all’interno di un porto debba farsi carico dei costi che vengono richiesti per garantire la sicurezza. Diversamente si corre il rischio che la collettività portuale, e non solo essa, debba farsi carico di spese che non le competono o per lo meno non competono solo ad essa.

### **STEFANIA VISCO**



Parto dalla fine degli interventi perché ritengo che probabilmente sul problema di chi poi debba pagare ci torniamo. Riparto dalla domanda perché pagano solo gli utenti. Pagano solo gli utenti perché fino ad oggi c’è stato un equilibrio, con la spalmatura dell’onere all’interno della tariffa perché l’uso del servizio di rimorchio era più massiccio. Ora si genera il problema non perché, vorrei ribadirlo, stiamo cambiando il servizio di rimorchio, sia l’impianto normativo che le modalità di erogazione del servizio sono sempre le stesse, e noi non le stiamo assolutamente mettendo in discussione, ma è cambiata la realtà portuale ed è cambiato l’utilizzo. Oggi pagano soltanto gli utenti perché non abbiamo ancora affrontato il problema che in realtà esiste già, di sofferenza di alcune società di rimorchio, dove ovviamente gli utenti che pagano e che usano il servizio non potrebbero riuscire con un incremento tariffario per sostenere il servizio stesso, a ribaltare il costo senza perderne in competitività. Allora nel momento in cui l’equilibrio non è più sostenibile per l’erogatore del servizio, dobbiamo porci il problema e, secondo noi, è possibile che non paghino

soltanto gli utenti intesi come coloro che usufruiscono della prestazione, perché in realtà da sempre noi offriamo un servizio di rimorchio inteso come sicurezza a tutti gli utenti del porto, quindi riteniamo che oggi sia diverso da ieri.

### **SILVIO DI VIRGILIO**



Farei un ultimo giro di tavolo sintetizzando tre domande sostanzialmente. Ripartendo sempre dal concetto di doppia natura di servizio pubblico prevalente e commerciale, vorrei anche ricordare che proprio Elsner trova nella giustificazione dell'unico prestatore, proprio l'aggancio al discorso sicurezza. Quindi la scelta dell'unico prestatore ed il consolidamento per esempio delle concessioni o il fatto di una rinnovazione quasi automatica nei confronti del prestatore, salvo poi le solite cose che possono essere soggette a revoca, è sicuramente giustificabile, dice la

Comunità, con questo dato di fatto. Allora ritornando a questo aspetto, noi dicevamo, ma se servizio pubblico è, perché non è ipotizzabile che come tutti gli altri servizi che vengono dati dal porto, questo possa essere pagato con le tasse portuali? Di converso, vi pongo la domanda alla rovescia: è invece ipotizzabile che la libera concorrenza, il progresso tecnologico, i miglioramenti infrastrutturali dei porti costringa ad adeguare l'organizzazione dei servizi portuali al ribasso, per renderli più competitivi e quindi al centro della natura di servizio commerciale a danno di quella di servizio pubblico? Quindi, provocatoriamente, potremmo paradossalmente avere delle situazioni in cui il progresso costringe ad avere tre piloti chiusi in una torre ed un rimorchiatore fermo in un porto. Allora queste due ipotesi che sembrano contraddirsi, trovano invece, l'aveva già accennato Affinita, un bilanciamento nelle due esigenze tra sicurezza e commerciale?

### **TOMMASO AFFINITA**



Ero stato provocatore in parte anche io. Torniamo proprio al tema dell'equilibrio, della necessità di contemperare due aspetti. Non voglio assolutamente tracciare una sintesi, bensì acquisire alcuni punti per rendere anche utile, produttivo questo dibattito, perché poi abbiamo delle scadenze davanti a noi, anzitutto dobbiamo far avere al Presidente del Consiglio ancora non incaricato, ma inevitabilmente incaricato, quel documento condiviso del *cluster* portuale; questo è il momento affinché la portualità, possa trovare un'eco nelle dichiarazioni programmatiche e riprendere poi quel percorso di revisione normativa che avevamo immaginato e che la fine della legislatura aveva interrotto. Quindi qualche punto acquisito a questo dibattito. Mi pare che le cose importanti dette dal Prof. Carbone, ma acquisizione comune, esorcizzano intanto il rischio che paghi lo Stato o peggio (per noi) le A.P. questo lo possiamo dare per acquisito, anche se nelle preoccupazioni, corrette dal suo punto di vista, della Presidente Visco riecheggiava il punto interrogativo che potrebbe in qualche modo far fallire questo esorcismo. Poi l'indicazione di Sergio Carbone, e non solo, di lavorare a questa idea di spalmatura su un'utenza effettiva, un'utenza potenziale; può essere un'ipotesi intorno alla quale lavorare, fermo restando, ci ritorno un attimo, quell'aspetto del possibile contenzioso; cioè bisogna vedere se tutta l'utenza vuole rientrare in questo concetto di potenzialità e se non c'è qualche ricaduta in termini di contestazione, ma forse è una ricaduta marginale rispetto un po' alla centralità delle cose che stiamo dicendo.

Un altro punto di acquisizione, lo abbiamo detto, una provocazione di cui vorrei sgombrare il campo è l'idea che immaginiamo taluni erogatori di servizi divengano dipendenti delle A.P. Il rischio lo vedo per gli organici delle Autorità portuali; penso ai piloti, se li facciamo diventare dipendenti delle Autorità portuali il nostro amico Mimmo De Domenico dovrà essere sostituito da tre/quattro dipendenti – ma vale il discorso per tutti i servizi tecnico-nautici –, quindi irrigidiremmo, burocratizzeremmo talmente il sistema per cui poi salta tutto. Anzi non la facciamo neanche più questa provocazione perché rischia di far saltare il banco e di distorcere un po' la discussione.

Conclusivamente, prepariamoci ormai a scadenze importanti; io spero che riguardino la portualità, i servizi tecnico-nautici l'assetto complessivo del mondo dello shipping, l'armamento, il terminalismo. Nel nostro paese la legislatura sta per cominciare, dovremo affrontare questi temi, ci



vorrà una risposta anche in termini di normativa generale; non basteranno chiaramente le nostre discussioni dovremo recepire in qualche modo questi criteri di rivisitazione delle politiche tariffarie attraverso puntualizzazioni di carattere normativo nazionale, dalla quale poi potrebbe discendere quel lavoro importante di istruttoria corretta da farsi nei singoli porti.

Io dico ancora, con una compartecipazione anche attiva delle Autorità portuali, non fosse altro perché sono i soggetti regolatori del mercato portuale, e quindi è chiaro che non possiamo non immaginare un loro coinvolgimento che riesca appunto a contemperare, e concludo, ancora una volta quel difficile equilibrio tra gli aspetti di competizione commerciale e quel fondamentale aspetto di sicurezza che è riecheggiato nei nostri discorsi.

### **IGNAZIO MESSINA**



Rispetto al rischio di vedere un domani solo tre piloti nella torre di controllo e un rimorchiatore fermo, più che al progresso tecnologico seppur importante, ritengo che se si riuscirà a fare quel progresso portuale intendendo di adeguare quello che sono le banchine, gli specchi acquei dei porti alle nuove esigenze dimensionali della nave, sicuramente ci potrebbe essere il rischio che anche il servizio di rimorchio piano diminuisca come importanza nel senso che venga richiesto meno.

Come coprire quindi la parte della sicurezza. Innanzitutto se è vero, e ce lo hanno detto in tante maniere, che sono servizi di interesse generale quindi tali da garantire la sicurezza anche ai fini ambientali, sociali e quanto altro, potrebbe anche essere una via, ma non so se la legislazione oggi già lo prevede, quella di coprirlo in parte con le tasse portuali, potrebbe essere anche solo un contributo, ma comunque non credo che possa essere il palliativo definitivo per coprire questa parte di servizio. L'altro aspetto di cui si potrebbe tener conto, che io ogni tanto qualche provocazione a qualche concessionario di rimorchio faccio, è che se le tariffe fossero un po' più soggette a libera trattativa, individuando quindi delle tariffe più basse, molto probabilmente si potrebbe avere anche un po' più di fatturato globale per la concessionaria, oltre che una maggior razionalizzazione delle risorse, garantendo per esempio un numero di prestazioni fisse, ogni volta che entro so che anziché pagare x pago x-y e prendo sempre il rimorchiatore così sono sicuro che comunque svolgo la manovra in sicurezza. Questa penso che potrebbe essere un'altra sollecitazione, una volta definita la parte della sicurezza e riprendendo quello che diceva il signor Marcucci, vedere se è possibile sottoporre la parte commerciale a un certo grado di libertà di trattativa individuando comunque, tutti d'accordo di avere un unico erogatore, una tariffa massima oltre la quale non si possa permettere poi un abuso di posizione dominante da parte del soggetto unico fornitore.

Un ultimo aspetto. E' vero dottor Ercolani che le navi che entrano potrebbero oggi rappresentare un pericolo, ma senza le navi i porti chiudono. Quindi ribaltiamo l'aspetto: non è la nave che entra in un porto che crea pericolo, sono i porti che devono essere adeguati in maniera tale per cui la nave che entra, altrimenti non esisterebbe il porto, non deve creare pericolo ma anzi essere il porto un luogo di rifugio.

Ribaltiamo questo perché bisognerebbe fare anche quel passo successivo che se è vero che il porto è un luogo sicuro per la nave, perché quando ci sono condizioni meteo avverse la nave dovrebbe trovare rifugio in un porto, è anche vero allora che certi istituti, forse ormai anacronistico tipo il salvataggio all'interno del porto, salvo casi eccezionali dovrebbero essere rivisti, perché da questo punto di vista la sicurezza viene garantita con certi meccanismi.

### **SERGIO MARIA CARBONE**



Ritengo che anzitutto debba evidenziarsi come l'organizzazione dei servizi tecnico-nautici non possa avere l'effetto di pregiudicare la sicurezza della navigazione che, a mio avviso, è un valore fondamentale e rappresenta una primaria esigenza, come anche è emerso in questa sede.

Mi trovo poi in totale accordo su quanto ha detto Messina. L'affermazione secondo cui la tariffa deve essere incentivante per l'utilizzazione commerciale dei servizi è una considerazione esattissima poiché sarebbe veramente frustrante per la

professionalità e per la crescita professionale dei servizi che il sistema tariffario fosse enucleato in modo tale da disincentivare il cosiddetto servizio commerciale. In effetti la tariffa deve essere formulata in modo da far sì che il servizio effettivo, chiamiamolo così, sia davvero reso nella misura più ampia possibile, eventualmente risparmiando anche nei costi di investimento che le singole navi devono fare, i quali in ipotesi sono investimenti che provocano, da un lato, costi e, dall'altro, anche effetti negativi sulle stesse infrastrutture portuali. Ultima considerazione: noi possiamo pensare che il servizio di rimorchio possa essere assimilato ad un'infrastruttura essenziale? Io non lo credo. E se quindi non è infrastruttura essenziale è necessariamente un servizio il cui costo non può che gravare sull'utenza pur intesa nel senso ampio che dicevo alla quale ho fatto riferimento prima. Sia consentita un'ultimissima considerazione. Tutto questo va benissimo se è recepito è previsto in una norma di legge primaria, altrimenti crea problemi di contenzioso che io personalmente potrei anche favorire dal mio punto di vista egoistico professionale, ma devo dire che non mi sembra il caso di aumentare quello attualmente già presente.

### **SILVIO DI VIRGILIO**

Grazie Sergio credo di norme ne avremo necessità anche per altre categorie, quindi oltre che per il rimorchio anche per esempio anche per i piloti, per gli aspetti previdenziali.

### **GIANNANDREA PALOMBA**



Dottor Di Virgilio ha toccato con quest'ultimo argomento veramente una nota dolente, la previdenza dei piloti ... stiamo andando per la strada giusta ma è un argomento che ci portiamo dietro da parecchio tempo. L'utenza è tutta, tutte le navi ovviamente, e una norma primaria che metta al riparo da tutti i potenziali ricorsi amministrativi, credo che ormai possa essere un dato acquisito. Parlare di tasse portuali per poter garantire la parte che è dovuta alla sicurezza, vuol dire ridurre la competitività dei porti perché se si aumentano le tasse se ne diminuisce la

competitività. Siamo arrivati finalmente al concetto del porto che fa concorrenza in quanto offre un servizio e qui mi sembra che invece si vada verso la direzione opposta. Ma d'altra parte la seconda parte della domanda del dottor Di Virgilio, si possono ridurre i costi con il progresso tecnologico? Senz'altro già è stato fatto. La riduzione del numero degli equipaggi a fronte dei ripetitori di comandi da sala macchina in plancia, ne è un esempio trasparente. E' vero, però ci sono alcune attività che è ben difficile sostituire. L'intervento del pilota, per quanto ridotto, in VHF e anche questo è oggetto di continuo affinamento e discussione però rimane perché la figura professionale del pilota non credo che sia facilmente sostituibile, quindi dietro tutto poi alla fine c'è sempre l'uomo, anche sul rimorchiatore, più specializzato e più preparato poi dietro ci va sempre il capitano, ci vuol sempre uno in macchina e quello che serve. Credo che questo indirizzo normativo statutale con ampia facoltà da parte della Autorità Portuale di concerto con l'Autorità Marittima di adattare l'applicazione concreta nei singoli porti, con un'interpretazione sinergica della effettiva necessità. Quindi effettivamente un'istruttoria quanto mai corretta, penso sia la strada. Il dottor Messina parlava del salvataggio in porto, ma è un'aberrazione in termini giuridici, perché parlare di salvataggio di una nave in ambito portuale bisogna ... i miei pochi trascorsi in uno studio legale di marittimisti mi consentono di dire che in effetti parlare di salvataggio in ambito portuale e non ipotizzare l'assistenza sia straordinaria che ordinaria, insomma è abbastanza tirata per i capelli.

### **NEREO PAOLO MARCUCCI**



Credo che se fossimo un corpo legislativo abilitato, staremmo imboccando la strada giusta. Siamo tutti d'accordo che c'è un'esigenza tecnica che presuppone una volontà politica, che riguarda una norma primaria che consenta che le singole Autorità portuali d'intesa con le Autorità Marittime o viceversa, (a noi terminalisti interessa poco "l'ordine delle precedenze"), ripulisca le tariffe dai costi spuri non dovuti all'attività commerciale. Questi costi rappresenterebbero il prezzo di un servizio reso ad un'utenza occulta che attualmente non li paga, Questa è la più corretta definizione

della situazione attuale che risulta da correggere.

Il Dott. Di Virgilio domanda: ma dopo tutto questo fare leggi e applicarle con le Autorità Marittime e Portuali avremo una riduzione dei costi. Probabilmente – dice sempre il Dr. Di Virgilio – avremo più equità e più partecipanti alla ripartizione ma la quantità di danaro pagata dall'armamento non risulterà ridotta! Non è possibile ridurre ulteriormente i costi considerando che i vettori in alcuni porti saranno *feeder* per i quali il costo di rimorchio, pilotaggio e ormeggio incide pesantemente per unità trasportata? E non è contrastante alla riduzione dei costi il fatto che si continui a parlare di “unico prestatore di servizi”, secondo la definizione di Wolfgang Elsner, anche se per ragioni di sicurezza? Mi permetto di esprimere a voce alta un pensiero con il quale concludo. Un pensiero che riguarda il metodo e che non risponde ad alcuna delle domande del Dr. Di Virgilio. Credo che sarebbe meglio decidere a tutti i livelli che, fermi i compiti di vigilanza del Ministero, si debba smetterla di pensare che le Autorità Portuali abbiano bisogno di un papà. Ridefinendo i compiti. A livello centrale con l'approvazione dei POT e della destinazione delle risorse lo Stato assume le priorità del sistema paese. Per il resto, attraverso l'autonomia finanziaria, si riconnettono competenza e responsabilità delle Autorità Portuali. . Vuoi fare un nuovo Terminal contenitori Lo Stato decide se approva o no il Piano Operativo Triennale che contiene quella previsione e definisce una visione organica, strategica, dei futuri assetti dell'offerta di servizi portuali del Paese. Bisogna essere consapevoli che in questo modo si eviterà l'ulteriore polverizzazione della domanda in certi segmenti del traffico mentre altri restano scoperti.

Ciò non vale per la gestione del porto compresa la definizione dei costi del rimorchio: una norma primaria dovrebbe dare alle Autorità Portuale e Marittima la possibilità di verificare i costi commerciali e i costi di sicurezza e di definirli nell'ambito del rapporto convenzionale con il privato vincitore di gara. Se poi, per le ragioni più nobili, strozzano la clientela in nome di non si sa bene che cosa le navi se ne andranno. C'è una competizione tra porti perfino eccessiva in questo nostro Paese. Il punto di partenza delle due direttive sull'accesso ai servizi portuali era sbagliata per questo. Mister Adrian di *Hapag Lloyd*, non l'ultimo della terra, ha riaperto la discussione sul fatto che in Europa, specialmente nel sud del Mediterraneo, ci sia un eccesso e non una carenza di concorrenza. Se in un quadro nel quale c'è un eccesso di concorrenza, il Presidente del porto insieme al Comandante dell'Autorità Marittima optano per tariffe inaccettabili per la merce, la merce andrà da un'altra parte. Io non farei più da babbo alle Autorità Portuali né accettandone bonariamente le previsioni di POT quando non rispondano alla domanda di mercato né proponendo interventi nazionali per il contenimento di alcuni costi di porto. Le Autorità chiedono giustamente l'autonomia finanziaria di tutte le Istituzioni adulte. Debbono averla. Il che significa che avranno un budget da gestire, lo gestiscano in termini manageriali sia per quanto riguarda gli investimenti che per quanto attiene la gestione. Io non mi sono scandalizzato quando la Camera di Commercio di Tolone che gestisce il porto ha aiutato il decollo di linee di navigazione di cabotaggio. Non mi scandalizzo se un'Autorità Portuale in coerenza con il Quadro disegnato dal Centro per il sistema Paese concede uno start up compatibile con la legislazione comunitaria. Lo si dia pure evitando di farlo diventare un modo per fare competizione sleale. In questo caso interverranno le Autorità di garanzia. Quindi alla domanda che mi è stata posta rispondo: credo che dopo 10 anni dalla legge di riforma, quando si sono dotate le autorità periferiche degli strumenti, debba essere data loro la responsabilità della gestione di quegli strumenti, debbano essere sanzionate se li usano in termini di inquinamento della *free and fair competition*. In ogni altro caso sono problemi loro, perché tanto il mercato alle alte tariffe risponde cambiando porto. Negli ultimi due anni i porti del Sud ne sono stati un esempio. Quei porti sono la dimostrazione di una tendenza per la quale ad alti costi comparati il mercato risponde compiendo scelte alternative soprattutto se agli alti costi si accompagnano incertezze circa la capacità di seguire, con l'evoluzione delle infrastrutture quella dei traffici. In troppi pensano, onestamente e lealmente, di rispondere alle difficoltà con strumento neocentralisti. Tra questi alcuni Presidenti di Regione che vogliono “fare sistema”. Possono spingere per una scelta piuttosto che per un'altra attraverso la dotazione infrastrutturale dei nodi e delle reti ma, alla fine, è la merce che decide sulla base di proprie logiche.

## MICHELE ANGRISANO



In ultimo vorrei capire, avendo sentito parlare di competitività dei porti, quando un porto è competitivo. Quando costa poco, avuto particolarmente riguardo ai servizi tecnico-nautici ovvero quando riesce ad offrire tutti i servizi che permettono la migliore produttività dei traffici? Il professor Carbone ha detto che il progresso tecnologico influisce sulle strutture portuali: ormai è noto che nei porti maggiori le banchine risultano assentite tutte in concessione, per cui è nell'interesse dei terminalisti detenere e mantenere la struttura portuale in perfetta efficienza, in relazione soprattutto all'influenza che il movimento delle eliche nelle manovre di ormeggio o disormeggio determinano sulla struttura portuale.

E' noto che in passato per mantenere integre da sgrottature banchine portuali, le Autorità marittime su indicazioni degli uffici tecnici delle opere marittime, hanno vietato l'uso delle eliche durante le manovre di cui trattasi privilegiando l'impiego di rimorchiatore nelle manovre stesse.

Che cosa accadrebbe in presenza di erosione della banchina, con la necessità di interdizione nelle more degli interventi di ripristino della efficienza? Perderà di traffici il porto? Perderà di competitività o di imprenditorialità il concessionario/terminalista? Credo che la soluzione vada ricercata nella intelligente scelta che deve compiere il concessionario medesimo, guardare al di là del mero contenimento dei costi del servizio di rimorchio, a favore di una pacifica, ordinata, sicura utilizzazione delle strutture portuali su cui programmare l'incremento delle attività portuali.

Mi rifaccio a parte dell'intervento del dottor Messina, il quale ha lamentato giustamente l'inadeguatezza delle strutture portuali alle esigenze armatoriali.

Se oggi è possibile operare in ambiti ristretti ed a volte non pienamente appropriati alle caratteristiche delle navi soccorrono la determinazione dell'Autorità marittima che riesce a contemperare l'esigenza gioco potendo contare sulla professionalità dei servizi portuali con mirato riguardo al servizio di rimorchio.

Sulla stessa scia si pone l'ulteriore considerazione sul tema toccato dal dottor Palomba dei salvataggi in ambito portuale, atteso che il porto, per propria definizione, costituendo sicuro riparo per la nave, escluderebbe l'ipotesi di salvataggio nello stesso ambito. Occorre procedere ad un'analisi che, partendo appunto dalla non sempre adeguatezza delle banchine portuali, per pescaggio, per lunghezza, alle caratteristiche delle navi, ci permetta di cogliere l'aspetto della definitiva determinazione propria dell'Autorità marittima connessa ad autorizzare l'ormeggio alle banchine portuali, determinazione che è frutto di una condivisa (Autorità portuale, agenti marittimi raccomandatori, responsabili dei servizi tecnico nautici) partecipazione alla valutazione finale, di sovente subordinata a precise prescrizioni che garantiscono la sicurezza, secondo i propri ordinari gradienti di riferimento.

Di fronte a tale significativa tematica, sono convinto che come si può facilmente intuire, si debbano fissare gli elementi concreti, altrimenti il discorso è molto, molto astratto.

Sposo in maniera aperta la tesi ormai sostenuta da tutti: sicurezza e prontezza operativa vanno coniugate nel rispetto però di quelle che sono le esigenze vere e reali e nel convincimento che alla fine il discorso non è incentrato sull'individuazione delle responsabilità, ma sulla ricerca di soluzioni con serenità, apertura, professionalità, intelligente disponibilità.

Prima di concludere e nel ringraziare la Federimorchiatori per il gradito invito, vorrei ulteriormente assicurare sulla disponibilità dell'Autorità marittima che va oltre la semplice intesa, perché si è alla ricerca di quelle affinità d'intenti, unico elemento utile per sviluppare i porti, ai quali siamo tutti quanti, anche per motivi diversi, legati.

## MASSIMO ERCOLANI



La sicurezza dell'approdo è un bene pubblico, la cui gestione operativa nei porti è demandata a un corpo dei piloti, ad un gruppo di ormeggiatori e barcaioli ed a un'impresa di rimorchio. Quindi questi sono i soggetti deputati dalla legislazione italiana a gestire un interesse primario che va sopra tutti gli altri. Il rischio che corriamo è che l'organizzazione degli STN, così come la conosciamo specialmente nel settore del rimorchio, non sia in futuro più compatibile economicamente. L'attuale sistema tariffario non consente, come già ora in alcuni casi, sufficienti

margini economici per garantire un efficiente servizio di sicurezza incentrato sul pronto intervento e fornito a tutti coloro che ne fanno richiesta in qualsiasi momento. Pertanto è un servizio che viene di fatto dato a tutti e proprio per questo mi sembra opportuno che per quanto riguarda il costo tutti se ne facciano carico, e non solo chi ne faccia direttamente uso.

Altre strade difficilmente sono percorribili e potrebbero determinare conseguenze indesiderate compresa la dequalificazione del servizio stesso. Attualmente il servizio fornito è estremamente flessibile, il lavoro è altamente qualificato ed i contratti collettivi sono del tutto compatibili con gli interessi generali dei porti. Difficilmente è possibile agire sul lavoro e la sua organizzazione più di quanto sia stato fatto sinora.

Un'ultima cosa che vorrei dire riguarda il soccorso e gli interventi in emergenza all'interno del porto. Per quanto mi riguarda, ritengo che ogni intervento che potrebbe richiedere per imprevisti, incidenti o avarie una nave che entra in porto, non si possa configurare come emergenza o soccorso; è in porto, quindi le va garantito il servizio. Fuori dal porto invece è un soccorso e come tale va considerato.

## STEFANIA VISCO



E' una domanda un po' composta. La concorrenza innanzi tutto migliora il servizio e riteniamo che l'impianto attuale sia quello sicuramente migliore laddove si continui a mantenere fermo però, quello della sinergia tra il presidio di sicurezza e quindi l'onere di servizio pubblico, e quello che è il servizio commerciale. Però a me è parso di captare una differenza tra la posizione di Marcucci e quella del professor Carbone perché Marcucci ha fatto poi in qualche modo dei riferimenti forti alla parte commerciale in potenziale concorrenza. Adesso che cosa accade. Noi abbiamo due

precedenti in Italia su un tentativo di impianto tariffario che in qualche modo si faccia ripagare una tariffa di sicurezza e quindi una prontezza operativa. Uno dei due casi, da questo punto di vista, è drammatico non solo per il concessionario ma anche per l'utenza stessa è porto di Messina dove si è caduti su una totale suddivisione tra il servizio di prontezza operativa e servizio invece di prestazione effettiva, generando non solo doppi servizi con doppia tariffa e doppia modalità di calcolo della tariffa, mentre invece noi concordiamo sul fatto che il servizio deve essere valutato globalmente nei suoi costi, ma oltre tutto ha reso impossibile utilizzare i rimorchiatori fermi per la guardia per il servizio commerciale, prefigurando un po' lo scenario che ipotizzava il dottor DI Virgilio, cioè il rimorchiatore lì fermo e tre piloti nella torretta che praticamente fanno un presidio di sicurezza senza poi di fatto operare. Questa è la prima cosa su cui noi riteniamo occorra fare attenzione affinché resti l'impianto attuale che certamente è quello economicamente più conveniente per la comunità, perché in ogni caso qualsiasi tariffa concorrenziale non può prescindere da quelli che sono gli utili di impresa ed è evidente che il miglior sistema è quello che ha la sinergia con un'altra parte del servizio che è il presidio di sicurezza. Altra cosa era la tecnologia. C'è una riduzione dei costi? Sicuramente. La tecnologia delle navi ha comportato una riduzione di rimorchi perché ha aumentato la manovrabilità di queste navi, ma dall'altra anche noi abbiamo fatto un ricorso massivo alla tecnologia e attraverso poi negoziazioni abbiamo potuto ridurre il personale perché noi ci viviamo con i porti e riteniamo anche noi che il futuro sia nel mantenimento del livello concorrenziale dei porti italiani e nel nostro piccolo partecipiamo e abbiamo interesse affinché le tariffe siano chiare, trasparenti e il più possibile economiche e che ci

sia un'incentivazione all'utilizzo del rimorchio attraverso delle tariffe competitive. Il dottor Affinita poi ha fatto riferimento a me dicendo che forse in qualche modo avevo fatto capire che pensavamo di farci pagare la sicurezza attraverso la fiscalità. Non è così assolutamente. Vorrei proprio sciogliere questo nodo. Noi riteniamo che gli utenti del porto siano gli utenti intesi nella generalità delle navi che toccano il porto, o si possono trovare anche forme alternative ma che sono comunque gli utenti e non intendiamo assolutamente che la sicurezza debba gravare sulla fiscalità italiana.

### **SILVIO DI VIRGILIO**



Prima di concludere vorrei citare alcune riflessioni che lo studio legale di Caravita di Toritto aveva fatto sulla sentenza del Consiglio di Giustizia Amministrativa. “La strada maestra dovrebbe essere quella di mantenere ferma la natura del servizio di rimorchio, riconoscendo che inevitabilmente in esso vi è una duplice attività svolta dal concessionario, quella consistente nella prestazione facoltativa, prestazione che va a vantaggio diretto delle singole navi che ne usufruiscono, ma è anche volta indirettamente alla finalità pubblicistica della tutela e della sicurezza dei porti e

quella di guardia di prontezza operativa resa a vantaggio immediato e indiretto di tutte le navi che del porto usufruiscono. Al duplice contenuto del servizio dovrebbe corrispondere una duplice struttura della tariffa, in cui sia compresa una componente volta a remunerare l'attività di prontezza e vigilanza operativa imputata quindi a tutte le navi che usufruiscono del porto, sapendo di poter operare in sicurezza e all'occorrenza di disporre di un servizio, e un'altra componente volta a remunerare le concrete prestazioni di rimorchio effettivamente operate dal concessionario. Si è già detto che il servizio di rimorchio è un servizio di interesse generale volto a garantire la sicurezza della navigazione e dell'approdo nei porti e che sono i regolamenti locali a determinare la disciplina del servizio di rimorchio in ciascun porto. Così come recita l'articolo 102 del Codice della Navigazione non dovrebbe dunque essere giuridicamente impossibile fissare in modo chiaro la duplice caratteristica del servizio di rimorchio evitando così sovrapposizioni e duplicazioni con istituendo servizi di vigilanza operativa. Alla duplice caratteristica del servizio di rimorchio dovrebbe poi corrispondere una duplice struttura della tariffa”.

Intanto vi ringrazio e a livello personale dico che nessuno di noi ha il verbo e nessuno di noi vuole imporre situazioni di alcun tipo, però io trovo utile questa tavola rotonda perché se non altro le provocazioni che sono partite da Venezia hanno aperto un dialogo ed hanno aperto una strada partendo da un presupposto che sicuramente questo sistema in qualche modo può o vada superato.

### **STEFANIA VISCO**



Noi ci auguriamo che come abbiamo detto all'inizio, questo sia il primo di una serie di incontri e che questa tavola rotonda nello specifico possa proseguire con i suoi lavori per confrontarci e vedere come poter affrontare i problemi relativamente al futuro tariffario. Ci auguriamo altresì che ci siano altri avvenimenti in uno spirito di concertazione e di chiarezza tra di noi, perché comunque riteniamo che la chiarezza tra tutte le istituzioni e tutte le associazioni rappresentative degli operatori portuali sia necessaria e che il futuro sia fatto di accordo, di concertazione, di chiarezza, di dialogo.

Grazie a tutti quanti ed un grazie particolare al dottor Di Virgilio.