

# Articles from La Gazzetta Marittima

## La riforma portuale secondo Angopi e il richiamo dei politici al Parlamento

2014-09-27 06:09:47 Riccardo

**Theologitis da Bruxelles sulle linee della proposta di Regolamento – La “libertà regolata e non deregolazione” – I requisiti per i servizi tecnico-nautici – Filippi e Meta: non va stravolto l’impianto della revisione della 84/94 come è stato concordato nelle commissioni parlamentari**



Il palco dei relatori.

REGGIO CALABRIA – C'è stato molto interesse per il recente convegno “L'integrazione Terra-Mare del servizio di ormeggio ed i rapporti con la pubblica amministrazione” organizzato a Reggio Calabria da ANGOPI (la importante associazione nazionale degli ormeggiatori e barcaioi) nell'ambito della Convention EBA-IBLA 2014 “L'Europa dei porti: uno sguardo verso il futuro”. E a conferma dell'interesse concreto il panel è stato numeroso, autorevole ed internazionale. Coordinati da Sergio Maria Carbone, gli interventi sono stati tutti seguiti attentamente dalla folta platea di ospiti ed ormeggiatori.

Ma l'importanza principale di questo evento, voluto fortemente da ANGOPI, risiede nel fatto che esso segna un punto di svolta fondamentale nel dibattito italiano sui Servizi Tecnico Nautici. Infatti, per la prima volta in Italia si è svolto un confronto che ha visto protagonisti l'Europa, nella persona di Dimitrios Theologitis, ed i rappresentanti del parlamento italiano, nelle persone del senatore Marco Filippi e dell'onorevole Michele Meta.

Il convegno ha richiamato l'attenzione su alcuni temi di estrema complessità. La portualità europea comprende grandi differenze – organizzative, morfologiche ed infrastrutturali – e differenti accenti sulla relazione tra servizi e sicurezza. L'Italia con i suoi porti in territori fortemente antropizzati, l'insidiosità dei nostri mari e venti e la presenza, soprattutto nel settore dei servizi tecnico nautici, di PMI e cooperative radicate sul territorio a 360°, ha creato un modello che – è stato detto – basato sull'universalità, sulla sicurezza e sull'efficienza, ha consentito il superamento dei limiti

infrastrutturali degli spazi portuali, garantendovi un elevato livello di operatività in sicurezza.

L'organizzazione dei servizi tecnico nautici italiani, costruita su criteri di tariffazione comuni emanati a livello centrale dal Ministero in base ad articolata istruttoria coinvolgente erogatori dei servizi, utenza, Autorità portuali e comando generale, ha dato vita dunque ad uno standard di sicurezza uniforme in tutti i porti; ma con tariffazione differente, in base ai traffici ed alle esigenze organizzative di ogni porto.



La sala durante il convegno organizzato da Angopi.

Questo processo ha dato luogo all'accordo interassociativo, unico esempio in Europa di fattiva cooperazione tra i diversi soggetti portuali, che tuttavia attende da diversi anni di essere recepito dal Governo centrale. E che in tempi più recenti è stato spesso coinvolto nella confusa strumentalizzazione che sta caratterizzando una parte del dibattito portuale italiano.

Tuttavia, guardando all'Europa, ogni stato membro è portatore di scelte differenti. Si pensi, ad esempio, ai pochi grandi porti di pianura Nord europei. Tra questi Rotterdam, che come descritto nel corso del convegno da Victor Schoenmakers, direttore degli Affari europei ed internazionali del porto olandese, solo in lunghezza navigabile raggiunge i 40 km ed i cui interessi locali spingono la Port Authority a sponsorizzare politiche di efficienza e qualificazione.

Questa caratteristica sta delineando l'esigenza politica della UE di rendere i porti liberi ma non libertari, attraverso un quadro comune di principi e norme, che sta spingendo i decisori europei verso uno spiccato senso di realismo. Ne è conferma anche Theologitis, che ha evidenziato la gravità e la pericolosità della compresenza di più fornitori di uno stesso servizio nel mercato liberalizzato del porto, senza parità di obblighi, di professionalità e di dotazioni tecniche, creando competizione distorta (se non di cartello), disservizi ed erogazioni scadenti a scapito della qualità e dunque della sicurezza e dell'efficienza.

\* \* \*

Tra gli interventi più significativi citiamo, per partire, quello di Dimitrios Theologitis capo Unità Porti e Navigazione interna della DG Move della Commissione Europea.

“L’UE vuole essere il motore turbo dei porti” ha citato Theologitis. Intervenendo via skipe da Bruxelles al convegno Angopi, Dimitrios Theologitis ha messo in chiaro, sgombrando il campo da strumentalizzazioni e opacità, le linee sulle quali si sta formulando la proposta del Regolamento porti, basata sul principio ispiratore “Libertà regolata non liberalizzazione”.

“Occorre partire dalla realtà” ha esordito Theologitis “Per la prima volta i porti sono al centro delle nostre iniziative, per la prima volta ogni corridoio inizia e termina con un porto” ed è già partito il primo bando europeo di euro 12 miliardi complessivi per progetti realizzabili entro 7 anni, tranche della dotazione di €26 miliardi per il 2014-2020, destinata alle connessioni comprese nelle linee guida TEN-T.

Theologitis si è poi soffermato a lungo sulle questioni di regolamentazione porti. L’accesso al mercato dei servizi e la trasparenza, principi inalienabili della UE, sono recepiti nel Regolamento con la previsione dell’accesso regolamentato, basato sulla qualità dei servizi erogati all’utenza.

Per la prima volta in Europa la proposta di Regolamento porti introduce criteri generali di qualità, “stabilendo requisiti minimi per le espletazioni qualitative dei servizi e obbligo di procedure di assegnazione trasparenti”, lasciando, per il principio della sussidiarietà, alle AP e ai singoli governi la scelta dei modelli organizzativi dei servizi.

In termini pratici, come esplicitato da Theologitis, ciò significa che i servizi in monopolio dovranno essere sottoposti a controlli, cioè dovranno “essere legati al controllo delle tariffe e dell’organizzazione standard per le qualificazioni professionali”. Infatti, nella “Proposta” sono centrali formazione e qualificazione e nel caso specifico degli ormeggiatori e battellieri, elaborando criteri standard, che prevedono l’utilizzo di strumenti finanziari europei.

In Europa Autorità portuali e Governi potranno anche stabilire che l’ormeggio non possa avere esclusività, ma dovrà avere uguale regolamentazione finalizzata all’efficienza economica, anche in alternativa al modello basato esclusivamente sulla dimensione nave. In altri termini, lo strumento dei finanziamenti è finalizzato all’efficienza economica oltre che alla professionalizzazione e innovazione, evitando incrementi delle tariffazioni. In tale impostazione, la trasparenza, sottolinea Theologitis, diventa “l’aspetto più importante, perché se si investono fondi europei, i contribuenti devono sapere essi dove vanno”.

“Con la Presidenza italiana si sta lavorando alacremente per la definizione del regolamento con l’obiettivo di arrivare ad un accordo sul testo entro il prossimo Consiglio” ha infine concluso.

\* \* \*

Cesare Guidi, presidente di ANGOPI ha posto al centro del suo intervento l’importanza della formazione e della qualificazione professionale. E Angopi – ha sottolineato – ormai da anni ha dato avvio ad un processo di formazione continua volontaria che coinvolge tutti gli ormeggiatori dei porti italiani.

L’impostazione generale in Italia è stata sempre quella “Post eventum, cioè dopo la sciagura si impara” – ha sottolineato Guidi – ma il “transito si svolge in condizioni di delicato equilibrio, con punti di vulnerabilità del rischio della

navigazione in ambito portuale” che richiedono competenze ed aggiornamenti tecnici molto specifici.

L’operatività dei STN richiede la visione completa del “quadro delle navi che transitano in un porto (età, dimensione, tipologia, ecc.) e delle geometrie dei percorsi, unita alla cognizione delle possibili accidentalità (avarie, rotture, ecc)” che non è mai scontata né meccanicamente governabile. Spetta alle risorse umane la capacità di armonizzare le metodologie con l’arte marinaresca, esplicando un “Lavoro di squadra nella combinazione bordo-banchina”, che garantisce la gestione dei movimenti nave e degli ormeggi nelle acque portuali così come presso i punti di accosto in mare aperto.

Il quadro normativo italiano identifica in modo stringente il profilo degli ormeggiatori-barcaioli proprio in questa direzione.

\* \* \*

Sui temi della politica parlamentare sono intervenuti il senatore Filippi e l’onorevole Meta.

Marco Filippi, VI commissione al Senato, si è soffermato sul concetto di integrazione, suggerito dal titolo del Convegno: integrazione necessaria “anche nell’affrontare portualità e logistica terra-mare e tra scali”. Il firmatario del testo parlamentare di legge di riforma dei porti, ha ribadito che “integrazione non sono tagli o accorpamenti, ma dialogo e previsione di un tempo di transito in cui soggetti distinti passano da una situazione all’altra”. Ha poi aggiunto che “la questione del transitorio presuppone la governance dei processi” e l’uso di una metodologia adeguata che esca dalla “tirannia dell’urgenza”, grazie alla scelta “di individuare nell’Europa internazionale un modo di costruire e guardare il futuro”.

Apprezzando “la volontà di interloquire con la fonte primaria” espressa dall’intervento di Theologitis, Filippi ha poi concluso: “Si vogliono stravolgere architetture che funzionano e si vogliono invece mantenere quelle che l’UE non vuole come il codice degli appalti. Teniamo quello che funziona e che ha bisogno solo di essere rafforzato”.

A sua volta l’onorevole Michele Meta, presidente della IX Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati ha aperto il suo intervento sulla riforma dei porti entrando nel vivo: “E’ stato giusto non prendere scorciatoie nel Decreto Sblocca Italia, perché non partiamo da zero. Il cantiere della riforma è stato aperto da tempo”.

Meta ha definito la proposta di riforma licenziata dalla Commissione del Senato e firmata da Filippi un “patrimonio di proposte condivise; il punto dal quale non possiamo recedere. In autunno non ci sarà restyling ma sintesi, perché si è ascoltati tutti. Non ci sono altre vie o scorciatoie”.

Ha poi richiamato la necessità di ristabilire le regole della democrazia, di cui il Parlamento è espressione principale. “Il Governo è un grande collettivo e i ministri devono rispondere alla collegialità. Bisogna ritornare a confrontarsi nel luogo naturale che è il Parlamento o con leggi o con decreti. Non possiamo assistere a certi fenomeni pericolosi. E’ un ritorno indietro”. E per togliere qualsiasi dubbio, il parlamentare del PD, riferendosi ai porti, ha ulteriormente ribadito sulla necessità di razionalizzare e di ristabilire rapporti corretti. “La

politica pure deve tradurre con atti concreti, non ci saranno blitz. La nostra proposta riprenderà a riecheggiare in Parlamento. Abbiamo subito processi artatamente strumentali di indebolimento. Le riforme le fa il Parlamento non le Autorità portuali, i Capi di Gabinetto o altri. Esse vanno fatte con terzietà". Ha poi richiamato l'attenzione sulla gravità del procrastinarsi del commissariamento di ben 9 Autorità portuali, ma anche della tendenza sempre più spiccata a nominare per la governance dei porti i comandanti dei porti, su cui Meta si è espresso: "Ne ho grande stima, ma i militari hanno altre finalità".

Ha poi concluso "Siamo fiduciosi per il confronto costruttivo tra ministero e parlamento, ognuno con le proprie funzioni diverse ma con l'unico obiettivo di andare a dama".

**Giovanna Visco**