

Traccia per audizione al gruppo parlamentare europeo GUE/NGL

### **LA NORMATIVA CHE DEFINISCE E REGOLAMENTA I S.T.N. IN ITALIA:**

I servizi tecnico-nautici ancillari alla navigazione sono essenzialmente quattro: il pilotaggio, il rimorchio, l'ormeggio e il battellaggio. Il pilota del porto ha il compito di guidare la nave in entrata o in uscita da un porto, e di coordinare il transito della nave con tutti gli altri movimenti in corso nelle acque portuali e/o negli altri spazi acquei sensibili" rispetto al rischio d'incidenti. Il rimorchiatore, a richiesta del comandante, traina la nave o la spinge nelle fasi di manovra in avvicinamento, in transito o in partenza dal porto. L'ormeggiatore fa attraccare correttamente la nave in arrivo alle banchine o alle boe, assicura la nave all'ormeggio, vigila affinché la nave ormeggiata in porto o alle boe resti in sicurezza per tutta la durata della sosta in porto, intervenendo in caso di necessità o d'emergenza, coopera con l'equipaggio in fase di disormeggio della nave in partenza, liberando quest'ultima dagli ormeggi ed attendendo alla banchina o alla boa che la nave si sia allontanata tranquillamente dalle acque portuali ed abbia preso il mare. Il barcaiolo svolge un servizio di supporto logistico alla nave ed alle persone o merci, provvedendo, laddove richiesto, a svolgere un ruolo di collegamento tra la nave e la terraferma.

Tutto ciò è normato e definito nel seguente impianto normativo nazionale:

- CODICE DELLA NAVIGAZIONE; imputa ai STN funzioni di sicurezza al servizio dei porti sotto il comando dell'AM attraverso precise Ordinanze.
- LEGGE 84/94; nel 2000 modifica la stessa legge, a seguito della sentenza della Corte di Giustizia UE del 18-6-1998, inserendo la dicitura che chiarisce la natura dei STN ovvero servizi di interesse generale atti a garantire nei porti ove istituiti la sicurezza della navigazione e dell'approdo.

Inoltre indica i meccanismi di formazione delle tariffe, stabilite dal MIT, sulla base di una istruttoria condotta congiuntamente dal Comando Gen.le delle Capitanerie, le A.P., i soggetti erogatori e gli utilizzatori dei servizi.

### **“MONOPOLI” NATURALI?:**

Lo stretto collegamento tra l'esercizio di tali servizi (ancillari alla navigazione) e l'adempimento di specifici obblighi di servizio pubblico (previsti al fine di garantire la sicurezza dei porti e la prevenzione degli eventi dannosi nel loro ambito) **rende tali attività più vicine a “monopoli naturali”**.

Tale tesi non ha origini storiche ma bensì di carattere tecnico-economico oltre che giuridico.

Per quanto concerne le **ragioni tecniche** (sicurezza in porto) il monopolio sembra inevitabile stante le caratteristiche dei servizi, tali da compromettere o addirittura impossibile l'erogazione laddove si abbandoni il modello di impresa unica per ciascun porto a discapito della sicurezza all'interno del porto stesso.

Le **ragioni economiche** risiedono negli obblighi di garanzia dei servizi che i prestatori degli stessi devono sostenere con una serie di costi svincolati dalle fluttuazioni della domanda e dalla logica di “mercato”.

L'apertura di tali servizi alla concorrenza dovrebbe evitare che ad alcuni venga consentito di offrire (soltanto) i servizi più remunerativi sul piano operativo e/o temporale, scremando la parte più redditizia del mercato ed impedendo di fatto l'autofinanziamento ed il sostentamento del servizio di interesse pubblico per gli altri.

Oltre a questo c'è da considerare l'impossibilità della remunerazione degli investimenti per acquisto di mezzi navali che l'eventuale concorrente dovrebbe detenere per poter ottenere la concessione e rispettare gli obblighi e gli standard imposti per garantire la sicurezza e, come noto, tali costi sono molto onerosi.

La liberalizzazione dei STN, è per noi una minaccia concreta alla sicurezza perché tali servizi sono resi nell'interesse della nave (solo indirettamente delle merci) e sono funzionali al mantenimento d'adequati standards di sicurezza della navigazione ed in particolare negli spazi portuali ed in quelli ad essi antistanti e non può essere confusa con una nostra difesa oltranzista e corporativa di interessi particolari.

Sono considerazioni ci permettono di rispettare una scala di valori che parta dal fatto che la sicurezza sta sopra a tutto. sarebbe poco intelligente che le OO.SS. rifiutassero l'opportunità di incrementare, almeno raddoppiandola, l'occupazione che si registrerebbe a seguito dell'apertura del mercato.

Siamo consapevoli che si tratterebbe, però, di occupazione fittizia che genererebbe (per i meccanismi perversi che il sistema concorrenziale produce) solo riduzione di diritti per i lavoratori senza alcun vantaggio competitivo per i porti.

I STN (pilotaggio, il rimorchio, l'ormeggio e il battellaggio) sono servizi nell'ambito dei quali appaiono evidenti caratteristiche e/o obblighi tradizionalmente riconducibili a quelli di un servizio pubblico.

Segnatamente, si tratta dei servizi resi alla nave in occasione del suo arrivo o della sua partenza dal porto, volti ad assicurare che quest'ultima arrivi, si muova, manovri, ormeggi, sosti e riparta in condizioni da non cagionare pericoli nei ristretti spazi portuali, in cui risulta più elevato il rischio d'incidenti, con potenziali danni a cose, a persone, alle infrastrutture portuali e/o all'ambiente. Essi, infatti, sono istituiti per il soddisfacimento d'esigenze di pubblico interesse, adempiono ad una funzione di carattere sociale (quella della sicurezza) sono disponibili e vengono erogati senza soluzione di continuità 24 ore al giorno 365 giorni all'anno con caratteristiche d'universalità. Ma non soltanto: i servizi sono prestati a favore di chiunque ne faccia richiesta, con qualunque tipo di nave e di condizioni meteo-marine, sulla base di tariffe, regole e modalità operative imposte dalla pubblica amministrazione attraverso atti di natura autoritativa.

## **SISTEMA TARIFFARIO**

In ogni caso, il mantenimento della struttura monopolistica del mercato dei servizi tecnico-nautici in ciascun porto, come già accennato, si accompagna ad una forte presenza e controllo da parte della pubblica amministrazione con riguardo all'erogazione di tali servizi. In particolare appare del tutto naturale che la L. n. 84/1994 preveda criteri e meccanismi di formazione delle tariffe la cui determinazione dovrà essere autoritativamente stabilita dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sulla base di un'istruttoria alla quale partecipano anche l'Autorità marittima, le rappresentanze unitarie delle Autorità portuali, oltre, naturalmente, ai soggetti rispettivamente erogatori e ricevitori dei servizi; istruttoria che dovrà essere condotta tenendo conto dei costi medi del servizio richiesto dall'utenza, al lordo degli investimenti e delle spese necessarie al rispetto degli standard di sicurezza e di operatività imposti ai prestatori, degli oneri di servizio pubblico gravanti sui suddetti prestatori (che dovranno essere pagati dall'utenza), nonché di un ragionevole

profitto, ovvero di un'adeguata retribuzione per i servizi resi. **Comunque, le tariffe stabilite non potranno essere tali da determinare discriminazioni tra utenti, e tanto meno discriminazioni basate sulla nazionalità di questi ultimi (solitamente volte a favorire gli armatori nazionali rispetto a quelli esteri).**

Sotto questo ultimo profilo, ricordo la Corte di Giustizia delle Comunità Europee, in questo caso in tema di servizi di pilotaggio, ha affermato il principio secondo cui un regime di tariffe differenziate per tali servizi può avere effetti discriminanti tra i richiedenti le medesime prestazioni.

Quindi, sotto questo profilo, si riafferma, con una portata che va al di là della specifica disciplina portuale, l'operatività, anche all'interno di mercati regolamentati, del principio volto ad assicurare **pari opportunità** d'iniziativa economica a tutte le imprese utenti delle prestazioni e/o attività oggetto di regolamentazione.

Si deve evincere, quindi, che la liberalizzazione dei STN deve essere intesa come uno strumento che può incrementare la concorrenza tra porto e porto e rendere insostenibile sul piano sociale la competitività del sistema porto?

Se è questo l'obiettivo della Commissione dobbiamo, ognuno per le proprie responsabilità, intervenire ed impedire che ciò avvenga.

Grazie della vostra attenzione.