

AUDIZIONE DELL'AMMINISTRATORE UNICO DI FEDARLINEA,
DOTT. MICHELE RUGGIERI, PRESSO LA VIII COMMISSIONE
(LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI) DEL SENATO
PER L'ESAME DEI DISEGNI DI LEGGE NN. 120 E 370
DI RIFORMA DELLA LEGISLAZIONE PORTUALE.

Desidero preliminarmente ringraziare il Presidente e i componenti della VIII Commissione per l'invito rivolto alla Fedarlinea, **Associazione nazionale di rappresentanza del cabotaggio marittimo** cui aderiscono le Società di navigazione Tirrenia-Compagnia Italiana di Navigazione, Siremar-Compagnia delle Isole, Caremar, Saremar, Laziomar e Ustica Lines, a partecipare a questo ciclo di audizioni sui disegni di legge di riforma della legge 84/94.

Quadro regolamentare e mercato

Fedarlinea intende evidenziare che, pur riconoscendo la validità della disciplina legale che ha finora garantito un sostanziale equilibrio tra erogatori dei servizi ed utenza portuale e l'innalzamento del livello di sicurezza delle operazioni, **l'emamanda normativa non potrà ignorare la situazione che sta evolvendo a livello europeo**, dove vi è un interesse generale per conseguire una diversa configurazione degli assetti tecnici e regolamentari, tenuto conto anche dei processi di liberalizzazione dei servizi prestati i quali dovranno essere oggetto di istruttorie volte a valutare i vincoli tecnico-gestionali e, al contempo, essere posti in correlazione con i criteri di classificazione degli stessi porti.

In tale contesto, **il sistema nazionale dovrà essere fortemente orientato al criterio dell'efficienza** modificando necessariamente gli schemi che possono ostacolare l'implementazione di processi volti a generare le necessarie economie di esercizio per i vettori, tali da poter favorire interventi sul versante dei prezzi e della qualità dei servizi, **sia per aumentare la competitività del comparto sia per soddisfare le aspettative dei clienti finali.**

Politiche tariffarie

Intendiamo richiamare la Vostra cortese attenzione sulla problematica da tempo evidenziata dagli utenti portuali e relativa ai servizi di interesse generale, disciplinati all'art. 6, comma 1, lettera c) della legge 84/94.

Per tali servizi accade che, mentre nei porti ove non sono state istituite le Autorità portuali le Autorità marittime definiscono le relative tariffe attraverso un'istruttoria, nel corso della quale le Associazioni nazionali rappresentative dell'utenza sono chiamate a formulare il loro parere sulla base dei documenti contabili forniti dal concessionario, nei porti sede di Autorità Portuale le tariffe vengono discusse nell'ambito del Comitato Portuale e approvate dal Presidente.

È evidente che, essendo le decisioni del Comitato Portuale prese a maggioranza, gli interessi degli utenti, rappresentati in numero fortemente minoritario in tale ambito, sono evidentemente penalizzati.

Occorre, quindi, estendere le procedure utilizzate dalle Autorità marittime ai porti sede di Autorità Portuale, ciò al fine di garantire la necessaria equità, trasparenza e non discriminatorietà delle tariffe.

Proprio in materia di rappresentanza, il legislatore del 94 aveva opportunamente previsto la presenza di tutte le rappresentanze imprenditoriali rilevanti sia nei Comitati portuali che nelle Commissioni consultive delle Autorità portuali.

Riteniamo che tale scelta sia stata corretta ed abbia consentito un fattivo confronto fra soggetti pubblici e privati che operano in ambito portuale; siamo contrari, pertanto, ad interventi normativi che possano in futuro ridurre il numero di rappresentati imprenditoriali in seno ai citati organismi.

Relativamente alle tariffe dei servizi tecnico-nautici, apprezziamo il fatto che **i disegni di legge in esame abbiano fatto propria la proposta di modifica dell'art.14 della legge 84/94 come condivisa da tutte le Associazioni degli utenti e dei prestatori dei servizi tecnico-nautici e dall'Assoporti nell'Accordo interassociativo del 12 aprile 2007.**

Esprimiamo, invece, perplessità in merito all'articolo relativo all'obbligo di istituzione di una tariffa necessaria a coprire la c.d. "prontezza del rimorchio", che, per quanto dato capire, risulterebbe a carico anche degli utenti che non dovessero richiedere tale servizio per le proprie navi, configurandosi quindi come un costo aggiuntivo ed improprio.

Autoproduzione dei servizi

Pur condividendo l'assetto previsto dalla legge riteniamo che, quantomeno sul tema dell'autoproduzione delle operazioni e dei servizi portuali, **il legislatore debba assicurare alle aziende adeguatamente strutturate la possibilità di fare più ampio ricorso a tale strumento operativo** nella richiamata ottica di ridefinizione dei processi e di perseguimento della maggiore competitività del settore.

In tale ottica, occorre **meglio definire le condizioni per l'accesso all'autoproduzione – oltre alle tipologie di servizio per le quali essa è ammessa** - che costituisce un completamento dei processi governati dalle imprese di navigazione e la cui limitazione costituirebbe un discutibile vincolo alle scelte imprenditoriali, specie per le Società operanti nel settore del cabotaggio marittimo.

Segnaliamo al riguardo che la normativa in vigore dovrebbe tener conto degli orientamenti e delle migliori pratiche adottate in ambito internazionale.

Sostenibilità ambientale

Appare opportuno segnalare **l'assenza nei disegni di legge in esame di qualsiasi riferimento alla necessità di premiare gli scali che prevedano nei loro piani portuali la creazione di infrastrutture "environmental friendly",** ovvero sostenibili sul piano ambientale, quali stazioni di bunkeraggio per combustibili alternativi, elettrificazione delle banchine o adeguamenti che la Commissione Europea vorrà proporre a mezzo di direttive scaturenti anche dal lavoro ESSF (*European Sustainable Shipping Forum*) recentemente costituito.

Tale soggetto dovrà infatti **verificare quali fonti alternative dovranno essere utilizzate dalle navi in previsione dell'obbligo di utilizzo di combustibile per uso marino a tenore di zolfo 0,1% entro il 2020.**

Pianificazione investimenti e finanziamenti del settore

I disegni di legge in esame, così come predisposti, dovrebbero potenziare una funzione strategica ed attesa ovvero quella di indirizzo prioritario sulla materia marittima **che potrebbe orientare le Regioni nelle fasi di predisposizione ed attuazione dei prossimi POR-FESR** (Piano Operativo Regionale – Fondo Europeo di Sviluppo Regionale).

Parimenti, i disegni di legge dovrebbero **esplorare alcune aree di intervento quali ad esempio il credito di imposta o il premio per l'innovazione tecnologica da assegnare alle aziende meritevoli**, che costituiscono formule già operative in altri comparti industriali e decisamente sostenute nel contesto europeo, capaci di stimolare investimenti e partnership pubbliche e private attraverso meccanismi di auto recupero di risorse finanziarie o di incentivazione.

Tali interventi consentirebbero di evitare che dagli effetti positivi della riforma fossero esclusi gli utenti principali del porto, ovvero gli armatori.

Modello di gestione delle infrastrutture portuali

In relazione al tema della gestione e dello sviluppo delle infrastrutture portuali, **auspicando che i modelli prescelti non si traducano in appesantimenti burocratici e non comportino un aumento dei costi per l'utenza**, esprimiamo un forte interesse affinché progettualità ed attività di interesse industriale possano essere conseguite con rapidità e con un effettivo monitoraggio sulla spesa e sull'impiego delle risorse, per ottenere un concreto e positivo effetto sui traffici di passeggeri e merci.

Grazie per l'attenzione.

Roma, 15 ottobre 2013