

## Mattioli: Il price cap non può essere applicato ai servizi tecnico-nautici Non soddisfa la necessità della sicurezza della navigazione

**Presidente Mattioli, una valutazione di carattere generale. Lei era presente al summit di Venezia dedicato al tema della liberalizzazione dei servizi tecnico-nautici: quali sono state le sue impressioni?**

In primo luogo vorrei complimentarmi con i promotori, non solo per l'ottima organizzazione ma anche per aver voluto rivolgere la loro attenzione ai servizi tecnico-nautici. Nel merito, si deve rilevare come il quadro offerto dai vari speakers europei possa ritenersi sostanzialmente univoco nel confermare come il servizio di rimorchio non possa essere, in nessun caso, offerto in un regime di vera concorrenza. Ad esempio non può, obiettivamente, considerarsi tale il regime vigente in un porto come Rotterdam, i cui volumi di traffico sono equivalenti a quelli di tutti i porti italiani sommati tra loro e sono ripartiti soltanto tra tre operatori di rimorchio (dei quali uno può ritenersi marginale rispetto agli altri due).

**Il presidente Gallanti, sia pure indirettamente, ha focalizzato il suo intervento sul sistema tariffario del servizio di rimorchio che, in certi porti, rischia di essere troppo oneroso. A Livorno per esempio la maggiorazione del 50% della tariffa ordinaria viene applicata nel periodo fuori orario tra le 17 e le 8 di mattina. La sua opinione?**

Da parte nostra non può che esserci piena disponibilità a togliere le maggiorazioni, spalmandole attraverso le procedure previste da apposite circolari ministeriali, e secondo quanto già fatto in altri grandi porti italiani, nei quali la spalmatura delle maggiorazioni ha consentito una notevole semplificazione di relativi decreti tariffari. Non compete a noi la scelta di mantenere le maggiorazioni: gli attuali criteri



e meccanismi sono definiti per assicurare a budget, all'erogatore del servizio, un gettito tariffario complessivo necessario alla copertura dei propri costi, comprensivi di una equa e trasparente remunerazione del capitale investito. Ciò significa che l'esistenza o meno di specifiche maggiorazioni non ha impatto sul conto economico del concessionario, ma viene decisa porto per porto dalle Autorità preposte sulla base di una valutazione di carattere meramente distributivo. La materia è in tal senso regolata, come accennato, da apposite circolari ministeriali che delegano alle suddette Autorità locali il compito di avviare apposita istruttoria al fine di giungere alle determinazioni che ritengono più opportune per il loro porto, mantenendo invariato il gettito tariffario definito a budget da riconoscere al concessionario.

**Paolo Costa, durante la sua prolusione, ha nuovamente parlato del price-cap, che, secondo il numero uno dell'authority lagunare, dovrebbe eliminare le distorsioni prodotte con il sistema del cost plus. Che cosa ne pensa?**

Fermo restando che siamo sempre stati disponibili a contribuire, se ritenuto utile, al miglioramento dei meccanismi esistenti, nell'interesse della cre-

scita del settore portuale in Italia, credo sia necessario un chiarimento sul punto in questione.

**Quale?**

Il price cap si applica a fattispecie nelle quali esiste una presunzione di inefficienza nella gestione di servizi in esclusiva e si è in presenza di asimmetrie informative rilevanti tra regolato e regolatore, come quelle che coinvolgono le Autorità preposte alla regolazione del monopolio, quando non hanno dati sufficienti ad assumere determinazioni specifiche. In tali casi si impone all'impresa regolata un miglioramento forfettario della produttività, che si realizza determinando il prezzo massimo praticabile da tale impresa per i propri beni o servizi. La soluzione è incentivante per il regolato che può vedere aumentati i propri profitti sia riducendo ulteriormente i costi sia eventualmente abbassando i prezzi al fine di aumentare la domanda dei servizi.

**E in riferimento al rimorchio?**

Nel caso del servizio di rimorchio mancano tutti questi presupposti: l'organizzazione è rigidamente stabilita dalle Autorità Portuali e Marittime locali e non lascia "spazi di manovra" al concessionario, il servizio è regolato da un meccanismo estremamente trasparente in cui il concessionario fornisce informazioni dettagliate e accurate all'Autorità marittima competente, a tutte le altre Autorità e alle controparti interessate (incluse le associazioni rappresentative degli utilizzatori del servizio). I dati forniti devono essere integrati dai bilanci ufficiali, da opportune certificazioni nonché, in alcuni casi, da documentazione contabile suppletiva e da rendiconti economici separati;

**Ci vuole dire che il price-cap non può essere applicato ai servizi tecnico-nautici?**

Le sto dicendo che la necessità di soddisfare la sicurezza della navigazione nelle acque portuali è chiaramente inconciliabile con un meccanismo che incentivi il regolato ad aumentare i propri profitti tagliando discrezionalmente i propri costi; la domanda dei servizi è derivata e perciò anelastica rispetto al prezzo, non è quindi possibile per il concessionario utilizzare la leva del prezzo per incrementare il traffico marittimo del proprio porto. Al contrario, risulta evidente la necessità per le Autorità pubbliche, che hanno l'esigenza di garantire innanzi tutto la sicurezza della navigazione nelle acque portuali, di regolare le tariffe in modo che non sia possibile per il concessionario l'abuso della propria posizione dominante.

**Ma se non possiamo rivolgerci ad nuovo modello tariffario per ridurre i costi, che cos'altro possiamo fare?**

Se si vuole concretamente tendere al contenimento dei costi del servizio, a mio avviso è necessario intervenire in modo determinato, anche con il fondamentale contributo delle Autorità Portuali, per attenuare le ampie difformità oggi esistenti in materia lavoristica tra la normativa applicata in Italia e quella che, nel nostro settore, è in vigore nel resto d'Europa. Adottando gli schemi abbondantemente testati ed operanti in Nord Europa in tema di turnistiche e riposi a bordo, si può effettivamente incidere in maniera significativa sui livelli tariffari. Assorimorchiatori sta perseguendo questo obiettivo attraverso una serie di proposte – basate su forme di flessibilità – avanzate nel negoziato in corso per il rinnovo del CCNL di categoria.

**Nello scalo livornese solo il 38% delle navi che fanno scalo nel porto si avvale di un rimorchiatore. La**

**tariffa di prontezza operativa, di cui molti parlano, potrebbe in qualche modo coprire i costi del servizio nei porti dove è scarsamente utilizzato?**

C'è sempre stata da parte nostra tutta la disponibilità a contribuire alla adozione di soluzioni migliorative. In tal senso, nell'aprile del 2007, tutte le associazioni dei servizi tecnico-nautici hanno sottoscritto con tutte le associazioni dell'utenza portuale e con l'avallo dell'Assoporti, un accordo interassociativo con il quale hanno inteso confermare la validità della disciplina vigente nei suoi tratti sostanziali, proponendo di apportare alla stessa disciplina soltanto alcuni perfezionamenti di carattere procedurale e/o interpretativo sulla scorta delle esperienze maturate. In tale contesto, con specifico riferimento al solo servizio di rimorchio portuale, si è altresì cercato di rispondere alle specifiche esigenze di una particolare tipologia di porti. Si è così concordemente delineata – a integrazione della vigente – una disciplina che, ferma restando l'unicità e l'inscindibilità del servizio di rimorchio, consenta di introdurre una tariffa di prontezza operativa, per poter garantire la copertura dei costi del servizio in quei porti caratterizzati da uno scarso utilizzo dello stesso e nei quali l'Autorità marittima valuti comunque opportuna la presenza del rimorchiatore di guardia. Pur se l'accordo è stato trasformato in una proposta legislativa accolta da tutti gli schieramenti parlamentari di destra e di sinistra, purtroppo, ad oggi, tale proposta non è stata ancora trasformata in legge, rendendo impossibile l'applicazione pratica della prontezza operativa.

**Durante il convegno di Venezia, Gallanti si è inoltre soffermato sul tema del monopolio: «non è più tollerabile alla luce dell'attuale legislazione sulla concorrenza», ha detto. All'inizio**

**dell'intervista lei ci ha già anticipato di non essere dello stesso parere. Perché?**

La legislazione sulla concorrenza tutela i consumatori dagli abusi dei produttori, non può certo modificare le caratteristiche tecniche e normative dei mercati. Quello dei servizi di rimorchio è un settore regolato da tali caratteristiche e gli attuali meccanismi di determinazione delle tariffe non contengono degli elementi che consentano situazioni di abuso della posizione dominante. Ovviamente, nel caso specifico in cui ciò venisse ravvisato, esiste il potere di intervento dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato. Penso sia doveroso notare che negli ultimi dieci anni, ossia da quando sono in vigore questi criteri, non è mai stata fatta, e neppure ipotizzata, alcuna denuncia in tal senso da parte dell'utenza. Qualcosa questo vorrà pur dire. Fermo restando ciò, qualcosa senz'altro può essere fatto per perfezionare le attuali procedure atte a garantire la concorrenza per il mercato e sul punto la nostra Associazione è assolutamente favorevole.

**Accettereste di passare da un regime concessorio ad uno autorizzatorio per favorire la concorrenza?**

Se la sua domanda sottintende la possibilità di avere più erogatori nello stesso porto, allora non si tratta di disquisire sull'idoneità della forma giuridica (concessoria o autorizzatoria), ma più esplicitamente sulla possibilità di svolgere il servizio con una pluralità di operatori. A tale proposito, per quanto concerne il servizio di rimorchio, è stato ripetutamente dimostrato che un modello concorrenziale può notevolmente ostacolare la sua organizzazione quale erogatore universale del servizio, e quindi il suo dimensio-

namento in virtù della disponibilità ad offrire il servizio a chiunque ne faccia richiesta in tempi e con modalità compatibili con gli standard di sicurezza e funzionalità del porto.

### **Si spieghi meglio**

L'impresa che deve operare in questo mercato (ed offrire pertanto un presidio di sicurezza 24 ore su 24, 365 giorni l'anno) non può che dotarsi di un'offerta superiore alla domanda effettiva, e cioè comportarsi in modo opposto a quello che si verifica nei mercati concorrenziali ove l'imprenditore razionale struttura la propria offerta poco sotto la domanda teorica, proprio per non avere capacità inutilizzata e quindi inefficienza. In questo contesto, l'introduzione di una pluralità di operatori di servizio in (presunta) competizione tra loro incrementerebbe l'eccesso di capacità strutturalmente necessario per il modello, quindi le inefficienze, e cioè i costi del servizio. Tutto ciò ancor più aggravato dalla constatazione che il servizio di rimorchio è caratterizzato dall'essere un'attività capital intensive, con costi fissi alti ed ineludibili, ove, quindi ogni eccesso di capacità risulterebbe particolarmente gravoso.

Il risultato sarebbe deleterio se si considerano poi le ridotte dimensioni di tutti i porti italiani: nella maggior parte dei casi, infatti, la domanda del servizio di rimorchio ha dimensioni tali da poter essere esaurita con un solo operatore (che a volte non ha domanda sufficiente neppure per il suo stesso sostentamento); in pochissimi casi, la domanda del servizio potrebbe al massimo sostenere un numero comunque bassissimo di imprese, tale da non poter escludere forme di cartello a tutto danno dell'utenza.

**Nel corso del summit si è anche parlato dell'autoproduzione, tema che non passa mai di moda in ambito portuale. Potrebbe essere una rispo-**

### **sta a chi chiede la fine dei monopoli nell'erogazione dei servizi tecnico-nautici?**

Dal nostro punto di osservazione non c'è alcuna preclusione neppure su questo argomento, fermo restando che obiettivamente, sempre tenendo presente le ridotte dimensioni dei nostri porti, l'autoproduzione genera una problematica legata alla quantità di domanda necessaria al sostentamento del servizio. Se, infatti, attraverso l'autoproduzione si sottrae una parte di questa "quantità di domanda", il quantum necessario al mantenimento del servizio di rimorchio deve essere ripartito tra gli altri utenti, quelli che non si autoproducono. Chi si autoproduce (dovendo comunque contribuire agli oneri di servizio pubblico e garantire gli standard di sicurezza prefissati) potrà avere un risparmio, ma tutti gli altri pagheranno inevitabilmente di più. E' una scelta politica che ovviamente non spetta a noi, ma che, in un certo senso, se adottata, andrebbe nella direzione opposta a quella della "prontezza operativa", attraverso la quale, invece, si cerca di "allargare" l'utenza del servizio per ridurre i costi ricadenti sul singolo utente.

**Sulla scorta di quanto disposto dall'art 14 comma 1 ter delle legge 84/94, i regolamenti locali per l'esecuzione del servizio di rimorchio in ciascun porto sono approvati dall'Autorità Marittima, di intesa con l'Autorità Portuale. In caso di mancato accordo interviene il Ministero delle infrastrutture. Secondo lei, qual è stato sino ad oggi il ruolo effettivo svolto dalle Port Authorities in questo settore? Attente interlocutrici o semplici enti ratificatori delle decisioni già prese dall'Autorità marittima? (le chiedo di interpretare l'ultima sentenza del Consiglio di Stato, quella del 13 dicembre scorso)**

Proprio nel già citato accordo interassociativo del 2007, nato sulla scorta

dell'esperienza di condivisione delle "regole" che ha condotto alla definizione degli attuali criteri e meccanismi tariffari, era stato codificato, con il nostro pieno assenso, il ruolo di primario rilievo svolto dalle Autorità portuali nella definizione della disciplina dei servizi tecnico-nautici, confermando altresì l'insostituibile ruolo delle Autorità marittime. Infatti in tale accordo, divenuto proposta legislativa ma, purtroppo, non ancora trasformato in legge, era previsto che le variazioni tariffarie dei singoli porti venissero proposte dall'Autorità Portuale d'intesa con l'Autorità Marittima, al termine di un'istruttoria ministeriale.

**Nel suo intervento al summit di Venezia, Dimitrios Theologitis ha anticipato che entro l'estate organizzerà un workshop dedicato anche al tema dei servizi tecnico-nautici. Gallanti ha chiesto al responsabile della Dg Move di portare a compimento le riforme liberalizzatrici introdotte da Loyola de Palacio. Che cosa crede che emergerà da questo workshop europeo? Che cosa si sente di consigliare a Theologitis?**

Se la premessa dell'interesse dell'Unione Europea ai servizi portuali è legata alla previsione che nei prossimi anni il traffico marittimo aumenterà notevolmente, qualunque forma di intervento deve lasciare spazio a strutture tecniche e normative che tengano conto delle maggiori esigenze di sicurezza derivanti dall'aumento dei traffici, in particolare in quei territori che, come nel caso dell'Italia, sono costituiti nella maggior parte dei casi da porti città di piccole dimensioni.

*(Mario Mattioli, 48 anni, armatore napoletano e patron del gruppo Ca.Fi.Ma., è a capo dell'Assorimorchiatori dal 2008, anno in cui fu nominato presidente in sostituzione dell'uscente Giovanni Delle Piane. È stato riconfermato alla guida dell'associazione il 14 aprile scorso, dopo un mandato di tre anni. Dal 2005 è anche vice presidente di Confitarma, con delega alla formazione).*