

Assarmatori invoca il recepimento del Regolamento Europeo sui porti

Da oggi Ministero inadempiente su “garanzie in termini di proporzionalità e trasparenza” dei costi dei servizi portuali e individuazione dell’Autorità competente per i reclami. Il rinnovo delle tariffe di pilotaggio sullo sfondo



Il regolamento europeo “per la fornitura di servizi portuali e norme comuni in materia di trasparenza finanziaria dei porti”, approvato a inizio 2017, è da ieri in vigore.

Lo ha ricordato Assarmatori, sottolineando di aver chiesto, invano finora, “al Ministro Toninelli misure urgenti per il recepimento del Regolamento Europeo che prevede che dal 24 marzo vengano previste e fissate garanzie in termini di proporzionalità e trasparenza e venga individuata un’Autorità competente in materia”.

Come si ricorderà il regolamento (che nei servizi portuali include “rifornimento di carburante; movimentazione merci; ormeggio; servizi passeggeri; raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico; pilotaggio; servizi di rimorchio), frutto compromissorio di anni di trattative e pressioni delle diverse lobby, lascia un margine piuttosto ampio agli stati membri, stabilendo nondimeno alcuni principi universalmente validi.

Fra essi il fatto che “il Regolamento 352 del 2017 renda obbligatoria l’individuazione di questa Autorità competente in materia di servizi portuali”, hanno ricordato con una lettera congiunta Stefano Messina, presidente di Assarmatori, e Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, sottolineando come “non risulti che il Governo Italiano abbia compiuto alcun passo avanti in questa direzione”.

Effettivamente l'articolo 17 del Regolamento prevedeva che entro il 24 marzo scorso ogni Stato Membro individuasse e rendesse nota l'Autorità competente a decidere su eventuali reclami (ipotizzati agli articoli 11, 12 e 13 rispettivamente in ambito di "trasparenza delle relazioni finanziarie", "diritti per i servizi portuali", "diritti d'uso dell'infrastruttura portuale"), ma tale ruolo in Italia non è ancora stato individuato.

È ipotizzabile che ciò dipenda dal mai del tutto sopito conflitto di competenze fra MIT e ART – Autorità di Regolazione dei Trasporti, potenziale incaricato (in alternativa all'AGCM) di tali funzioni e il rischio – considerata la natura del Regolamento – è che a scegliere sia la Commissione Europea, cosa che avverrebbe qualora oggi venisse presentato un reclamo.

Sicché, ancorché non se ne faccia esplicito riferimento, non sembra azzardato leggere nella nota dell'associazione una sorta di avviso al MIT in relazione ai dossier più caldi di Assarmatori. Che, ad esempio, è da mesi impegnata al tavolo per il rinnovo biennale delle tariffe di pilotaggio. Trattativa ancora inusualmente aperta, a quasi tre mesi dalla scadenza, forse proprio in ragione delle novità introdotte dal Regolamento.

“La portualità italiana – è la conclusione di Merlo e Messina – ha urgente bisogno di regolamenti e procedure chiare e non può permettersi solo di fare riferimento alla giurisprudenza in materia, asseverata dalle sentenze dei Tribunali, come ormai sembra essere la regola per gli utenti e gli operatori. L'applicazione del Regolamento può fornire un'opportunità unica per introdurre e finalmente applicare regole valide erga omnes e compatibili con la tutela della concorrenza a partire dalla trasparenza e dalla proporzionalità dei costi oltre che a un diritto all'autoproduzione”.

A.M.