

Onorevoli

VIII COMMISSIONE (AMBIENTE, TERRITORIO E LAVORI PUBBLICI)

IX COMMISSIONE (TRASPORTI, POSTE E TELECOMUNICAZIONI)

Audizione dell'ANGOPI del 4 ottobre 2021 sull'A.C. 3278 "Conversione in legge del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, recante disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali"

Ringraziamo la Presidente On.le Alessia Rotta, la Presidente On.le Raffaella Paita e tutti gli onorevoli della VIII e IX Commissione della Camera dei Deputati per questo spazio riservatoci.

Ricordiamo rapidamente che l'ANGOPI è l'Associazione nazionale che, in modo unitario, rappresenta le Società cooperative che prestano i servizi di ormeggio e battellaggio nei porti italiani.

Si tratta di 61 cooperative che operano in 92 porti, impiegando circa 900 persone fra ormeggiatori e barcaiolari, circa 50 amministrativi e utilizzando circa 280 mezzi nautici.

In relazione all'Atto Camera in oggetto, desideriamo porre alla cortese attenzione di codeste onorevoli Commissioni le seguenti considerazioni.

Il decreto legge 121/2021 prevede all'articolo 4 specifiche disposizioni urgenti in materia di investimenti e di sicurezza nel settore del trasporto marittimo.

A tale riguardo, manifestiamo il nostro apprezzamento per il fatto che, intervenendo attraverso una modifica del decreto legislativo 53/2011, anche la categoria degli ormeggiatori e dei barcaiolari è stata inserita fra i soggetti che, nell'esercizio delle loro normali funzioni, sono chiamati a verificare le eventuali anomalie presenti a bordo delle navi, segnalandole alla competente Autorità Marittima.

Si tratta di un sostanziale riconoscimento del ruolo pubblicistico svolto dagli ormeggiatori/barcaioli dei porti italiani, che, peraltro, già la recente modifica introdotta attraverso il comma 1quinquies dell'articolo 14 della legge 84/94 aveva codificato.

Tale disposizione rafforza ulteriormente, quindi, il quadro normativo di interesse della categoria rappresentata dall'ANGOPI, che ha avuto in questi anni importanti riconoscimenti sia in sede internazionale, attraverso una specifica circolare dell'IMO dell'aprile del 2016 (allegato 1), sia in sede europea, attraverso il Regolamento UE 2017/352 e da ultimo in sede nazionale con la richiamata modifica contenuta nel citato articolo 14 della legge 84/94.

Siamo dell'avviso che attraverso l'introdotta emendamento al decreto legislativo 53/2011 benefici possano derivare per la tutela della sicurezza dei lavoratori in ambito portuale, dal momento che l'intervento degli ormezzatori potrà essere in particolare focalizzato sullo stato di manutenzione delle cime d'ormezzo, dalla cui rottura, purtroppo, sono, fino al recente passato, derivati incidenti anche mortali a bordo delle navi e sulle banchine.

Un ulteriore contributo della categoria potrà anche riguardare la qualità dell'ormezzo (numero di cavi e loro posizionamento) e la collocazione della nave nell'ambito delle banchine, aspetti questi ultimi divenuti sempre più rilevanti per effetto del gigantismo navale, fenomeno che, impone, fra l'altro una riflessione su una complessiva rivisitazione del Codice della Navigazione, risalente al 1942.

Non appare secondario il fatto che gli incidenti occorsi nelle fasi di ormezzo e di disormezzo sono attualmente in discussione presso il comitato FAL dell'IMO e certamente il documento, che in quella sede verrà prodotto al termine di uno specifico questionario in fase di compilazione presso le Amministrazioni di molti Stati rappresentati nel citato Organismo internazionale, potrà essere utilizzato quale strumento idoneo a definire linee guida per rendere più sicure queste operazioni.

L'intervenuta modifica del decreto legislativo 53/2011 integra, quindi, nella giusta direzione il quadro normativo di interesse della nostra categoria che si è negli anni definito.

Vale la pena sottolineare che tale definizione è sempre avvenuta con il consenso di tutti i soggetti coinvolti, ivi comprese le Associazioni di rappresentanza dell'utenza dei nostri servizi.

Tale condivisione, rintracciabile in tutti gli atti parlamentari che hanno interessato le norme di nostro interesse, è da ultimo riscontrabile nella lettera congiunta che alla fine dello scorso mese di marzo ANGOPI, Assarmatori, Confitarma e Federagenti hanno inviato alla competente Direzione Generale del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili per richiedere una

moratoria di un anno per l'adeguamento tariffario, in considerazione dei drammatici effetti provocati dalla pandemia.

In quella lettera, le Associazioni firmatarie hanno, fra l'altro, ribadito il loro sostegno al modello organizzativo del nostro servizio, che riteniamo coniughi nel migliore dei modi le esigenze di sicurezza con quelle del contenimento dei costi.

In tale contesto, non possiamo nascondere una certa preoccupazione sulla relazione tenuta lo scorso 27 settembre proprio alla Camera dei Deputati dal Presidente dell'ART, il quale si è, fra l'altro, soffermato sul tema dell'investitura della richiamata Autorità nei compiti di organismo indipendente incaricato della trattazione dei reclami e della irrogazione delle relative sanzioni inerenti alla politica tariffaria dei servizi resi nei porti.

Nella medesima occasione il Presidente si è anche interrogato se l'esclusione dell'intervento dell'Autorità da lui presieduta nei riguardi dei servizi di pilotaggio, rimorchio e ormeggio sia compatibile con l'obiettivo del Regolamento di attribuire ad un soggetto indipendente il compito di ricevere i reclami sull'attuazione dei contenuti del Regolamento stesso.

Sul punto dobbiamo evidenziare che la pratica applicazione dell'art. 14 della legge 84/94 ha comportato la definizione, ripetiamo con la sostanziale condivisione di tutti i soggetti interessati, di modelli organizzativi e di criteri e meccanismi tariffari propri di ciascun servizio tecnico nautico.

Con particolare riferimento ai criteri e meccanismi tariffari dei servizi di ormeggio e battellaggio, questi hanno conosciuto, in occasione delle previste istruttorie, modifiche finalizzate al loro miglioramento e riteniamo di potere affermare, senza timore di smentita, che gli stessi rispondono ai principi di trasparenza e proporzionalità voluti dal legislatore unionale.

Segnaliamo che la dinamica tariffaria delle nostre tariffe a partire dal 1991 al 2020 è stata pari ad un terzo dell'inflazione.

Anche le procedure di reclamo, per quanto non attivate in questi anni, sono ben codificate e non si comprenderebbe l'esigenza di una loro sostanziale modifica.

In termini più generali l'Atto Camera in esame contiene una serie di misure di interesse del settore dei trasporti e, in particolare, al citato articolo 4 dei trasporti marittimi.

Il provvedimento lascia, però, irrisolte alcune questioni da tempo aperte in ambito portuale o che sono state aperte dalla recente normativa emergenziale e che riteniamo sia più opportuno trovino la loro soluzione all'interno di questo

provvedimento, potendo fare affidamento su un adeguato coinvolgimento di tutti i soggetti interessati.

Riteniamo che proprio tale coinvolgimento ha garantito fino al recente passato la salvaguardia degli equilibri finora raggiunti, funzionali ad assicurare un elevato grado di efficienza dei nostri porti, nell'ambito di un lungo periodo di pace sociale, aspetto quest'ultimo certamente non trascurabile.

Del resto, le peculiarità del settore portuale hanno finora giustificato una specifica disciplina, rispetto alla quale non sono mancati tentativi per un suo superamento, che fino ad ora non hanno avuto successo, avendole meritoriamente il legislatore sempre tenute nella debita considerazione.

Chiudiamo, segnalando che è proprio in questi giorni in discussione a Bruxelles la proroga al 30 giugno 2022 del Quadro temporaneo in materia di aiuti di stato, ambito all'interno del quale è stata favorevolmente valutato dalla Commissione Europea l'art. 199, comma 6, del d.l. 34/2020, disposizione attraverso la quale la nostra categoria è stata destinataria per il 2020 di uno specifico indennizzo per mitigare gli effetti economici della pandemia.

Attraverso il d.l. 73/2021 le risorse residue sono rimaste nelle disponibilità della categoria per compensare le perdite delle Società cooperative di ormeggio per i primi sette mesi del corrente anno.

Auspichiamo che, vista l'evoluzione della materia in sede unionale gli eventuali residui, senza quindi oneri aggiuntivi a carico dello Stato, possano ancora essere utilizzati dagli ormeggiatori per i rimanenti mesi del corrente anno e per i primi mesi del prossimo anno.

Grazie per l'attenzione.