

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il caso Futura e le ombre sul battellaggio a Pozzuoli (e non solo)

Nicola Capuzzo · Friday, January 24th, 2025

Un esposto appena presentato ad Autorità di regolazione dei trasporti, Autorità garante della concorrenza e del mercato e Tar di Napoli potrebbe a breve mettere dei punti fermi sulla pratica del battellaggio – il trasporto di forniture e persone a mezzo nautico verso le navi all'interno di un porto – rimasta in una zona grigia dopo l'entrata in vigore del regolamento europeo 352 sui servizi portuali, tanto da esser disciplinata in modi differenti da porto a porto.

Unica, peculiare e non inquadrabile in alcuna normativa, però, sarebbe la modalità utilizzata nel porto di Pozzuoli, secondo il caso sollevato da Futura, società che si occupa, con autorizzazioni da impresa portuale ex articolo 16 e particolari attrezzature di proprietà che essa stessa si trasporta in banchina, di varie attività logistiche legate alle navi di Prysmian nei porti da essa utilizzati, fra cui quello campano dove il colosso della produzione di cavi ha uno stabilimento produttivo.

Qui fra fine 2023 e l'estate 2024 si sono verificati tre episodi che dimostrerebbero in particolare come il Capo del Circondario Marittimo e Comandante del porto di Pozzuoli e la società Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli abbiano posto in essere comportamenti impeditivi dell'accesso a condizioni eque e non discriminatorie alle infrastrutture portuali del porto.

Nel primo caso Futura aveva organizzato il trasbordo noleggiando da un terzo soggetto un barcone sufficientemente capace al costo di 1.000 euro, salvo vedersi costretta, dopo l'intervento del Comandante del porto, a passare per la mediazione del Gruppo, che, per la stessa operazione con lo stesso barcone noleggiato al terzo soggetto alla stessa cifra, avrebbe però imposto a Futura un costo di quasi 10mila euro (ribaltato poi naturalmente sul cliente finale, cioè Prysmian). Nella seconda circostanza la riserva del servizio riconosciuta al Gruppo avrebbe costretto Futura a servirsi delle sue incapaci imbarcazioni, frazionando l'unica operazione di carico prevista in 17 viaggi, con relativo sovraccarico di costi di destivaggio, mentre nel terzo caso, stante l'inadeguatezza del naviglio e l'infrazionabilità del collo, ha dovuto trasferire quest'ultimo via terra a Gaeta per poterlo portare a bordo.

Tutto ciò, lamenta Futura in punto di diritto con l'assistenza dello Studio Zunarelli, sarebbe stato reso possibile sulla base di un'interpretazione totalmente incongrua della normativa da parte del Gruppo con l'avallo del locale comandante del porto. La riserva monopolistica riconosciuta al Gruppo, infatti, cozza col succitato regolamento europeo, che, a differenza di rimorchio, pilotaggio

e ormeggio – gli altri servizi tecnico-nautici riconosciuti dal nostro legislatore – non cita il battellaggio fra i servizi portuali, non riconoscendogli la stessa valenza in termini di sicurezza ed escludendolo quindi da quelli per i quali si possa ipotizzare la non applicazione dei principi di libera circolazione dei servizi e di libertà di stabilimento. E con la prassi degli altri scali italiani, dove per lo più vigerebbero sistemi di tipo sostanzialmente autorizzatorio o di concessione non in esclusiva.

Inoltre, quand’anche si ammettesse la riserva, contesta *Futura*, a Pozzuoli non sarebbe stata svolta alcuna istruttoria sulle esigenze degli operatori portuali né sarebbe stata organizzata una gara (come avviene invece per il rimorchio) per individuare il fornitore adeguato, ma lo si sarebbe affidato ai titolari di un servizio pubblico – gli ormeggiatori – che sono tali però (come i piloti) in ragione di un concorso pubblico non previsto per i battellieri. Una gara indispensabile peraltro a definire i confini della riserva, giacché le operazioni che richiedano imbarcazioni diverse da quelle a disposizione dell’aggiudicatario dovrebbero essere ipso facto liberalizzate. A corollario di tutto ciò, poi, *Futura* stigmatizza come tale contesto produca tariffe tra le cinque e le dieci volte superiori a quelle previste nelle ordinanze relative al servizio di battellaggio adottate in vari porti italiani.

Al di là del caso di specie, l’intervento dei garanti e della magistratura potrebbe fare luce su un servizio la cui natura oggi appare fumosa, soprattutto alla luce delle differenti discipline applicate nel paese.

A.M.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Friday, January 24th, 2025 at 11:00 am and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.