

# Coccia: «L'autoproduzione è una tentazione rischiosa»

La replica al gruppo Messina: «Nessuno in Europa ha osato tanto»

**GENOVA.** «Conosco i Messina e so benissimo che quello dei servizi tecnico-nautici è un loro vecchio cavallo di battaglia. Ma in questo momento all'interno di Confitarma non si avverte il bisogno di divisioni. Parliamo, apriamo un dibattito, discutiamo. Ma facciamolo senza esasperare i toni, come sempre abbiamo fatto. Soprattutto, facciamolo senza dimenticare la volontà della maggioranza dei nostri associati».

È passata una settimana da quando gli armatori genovesi Messina, con una lettera dai toni durissimi, hanno accusato Confitarma di essersi schierata al fianco dei prestatori di servizi, più precisamente dei rimorchiatori, anziché a favore della liberalizzazione. Ora Nicola Coccia, che di Confitarma è presidente (in scadenza fra pochi mesi), risponde a quelle accuse partendo da due premesse storiche. La prima: «All'inizio del mio mandato i rimorchiatori, che sono armatori a tutti gli effetti, erano fuori dalla Confederazione. Oggi sono nostri associati». La seconda: «L'autoproduzione dei servizi tecnico-nautici, voluta dalla compianta Loyola de Palacio, è stata bocciata due volte dal Parlamento europeo, nel novembre 2003 e nel gennaio 2006». Il resto, spiega Coccia, è «sotto gli occhi di tutti». «Tanto per iniziare - spiega il presidente degli armatori -, non esiste Paese europeo che in questi anni abbia autorizzato l'autoproduzione dei servizi. Esiste solamente una deroga per i servizi di pilotaggio in alcuni paesi nordici, dove il comandante di una nave è abilitato a entrare in porto se vi è la prova che lo conosca molto bene, che sia sufficientemente esperto. Anche in questi casi, tuttavia, l'armatore è tenuto a pagare un diritto fisso». Quanto al caso italiano, «è vero che il diritto all'autoproduzione, in senso generico, è previsto dalla legge 287/90. Ma di fatto quel diritto è escluso per motivi di sicurezza pubblica. Un orientamento confermato sia dalla Cassazione, sia dalla Corte di Giustizia europea».



La realtà, dal punto di vista di Coccia, è che «il sistema italiano ha funzionato molto bene, perché si basa sulla trasparenza, sui controlli, sul confronto reciproco. Sono il primo, per rispondere ai Messina, a riconoscere che tutto può essere migliorato. Ma non credo che la soluzione giusta sia distruggere un sistema senza una valida alternativa». Alternativa che gli armatori genovesi, a onor del vero, hanno già individuato nella liberalizzazione. «Ripeto: il nostro modello funziona - replica Coccia - La mia preoccupazione è che una qualsiasi forma di autoproduzione "spinta" possa giovare a pochissimi armatori e danneggiarne molti altri. Ma c'è un altro rischio reale: che qualcuno possa organizzarsi un business collaterale. I terminalisti, per esempio. O gli agenti marittimi. Chi garanti-

## L'APPELLO ALL'UNITÀ

**La crisi impone prima di tutto un grande spirito comune: non dobbiamo dividerci**

**NICOLA COCCIA**  
presidente di Confitarma

rebbe, in questi casi, quella trasparenza che oggi Confitarma è in grado di avere? Per questo io affermo che, prima di sostituire il modello vigente, sarebbe il caso di aprire un dibattito su un potenziale modello alternativo». Riferimenti, insiste Coccia, non ne esistono. «Ripeto: a livello europeo l'unica deroga è quella relativa al pilotaggio. E poi, oggettivamente, non mi sembra che l'autoproduzione sia un problema così sentito all'interno di Confitarma. Con il rispetto più sincero per i Messina, naturalmente. Perché la loro, a scampo di equivoci, è una posizione legittima».

Servizi tecnico-nautici è anche sinonimo di tariffe. Spesso contestate, dai Messina ma non solo. «Sinceramente non credo che questo sentimento sia così diffuso», dice Coccia. Che, a proposito di una possibile liberalizzazione parziale dei servizi (per esempio in alcuni terminal), è perentorio: «Non credo che l'ingresso di altri soggetti in questo settore possa generare effetti positivi. Anzi: la creazione di intermediari, a mio avviso, provocherebbe più disagi che altro. Per non parlare di un caso ipotetico di eccesso di rimorchiatori. Questi sono i fattori veri sui quali sarebbe bene aprire un confronto. Senza alzare i toni, però. Senza dividerci. Perché la crisi che stiamo attraversando impone prima di tutto un grande spirito comune».

**FRANCESCO FERRARI**

francesco.ferrari@ilsecoloxix.it