

POLITICA PORTUALE

Paolo Costa torna alla carica sui servizi tecnico-nautici

Il presidente della Port Authority veneziana chiama a raccolta i parlamentari veneti per emendare il DDL di riforma dell'84/94 e preservare il business del suo porto. Fra gli obiettivi anche la tassa di compensazione delle 'esternalità' delle crociere

Prima di partire per Bruxelles, dove a metà settimana si sono svolti gli incontri preliminari organizzati dalla Commissione Europea in vista della cosiddetta direttiva Kallas, che nel 2013 sarà licenziata allo scopo di ordinare e armonizzare le normative dei paesi europei in materia portuale, il presidente dell'Autorità Portuale veneziana Paolo Costa, in previsione della discussione alla Camera sulla riforma della legge 84/94 (S2S n.36/2012), ha invitato i deputati veneti a proporre alcuni emendamenti atti ad "evitare che vengano minate la competitività, l'operatività del porto di Venezia, il suo pareggio di bilancio e la possibilità di adeguare il porto passeggeri al decreto Clini-Passera del 02 marzo 2012".

Particolare attenzione è stata posta da Costa sulle modifiche alla disciplina dei servizi tecnico-nautici (art.15 del DDL), tema molto sentito dall'ex ministro (S2S

n.30/2012), "su cui si gioca non solo la competitività di Venezia - particolarmente soggetta al problema per la vicinanza di un concorrente come Koper - ma quella di tutti gli scali italiani".

"Il DDL in discussione alla Camera fa fare, se possibile, addirittura un passo indietro ai porti italiani per quel che riguarda i servizi tecnico-nautici. Non solo, infatti, non modifica il sistema di formazione delle tariffe, ma, addirittura, per quanto riguarda gli aggiornamenti tariffari, restringe il campo d'azione delle Autorità Portuali: il testo vigente stabilisce infatti che solo in difetto di intesa fra Autorità Marittima e Autorità Portuale il Ministero debba provvedere, mentre il DDL prevede che il Ministero possa ora decidere di provvedere d'ufficio, a prescindere dall'intesa fra Autorità Marittima e Autorità Portuale".

Secondo Costa, però, è la ratio che sta dietro il meccanismo di tariffazione dei servizi il problema principale:



Paolo Costa con Luigi Grillo, senatore PDL e uno dei principali protagonisti della riforma dell'84/94

maggioranza dei servizi regolati, perché stimola l'efficienza".

La questione ha radici economiche complesse, ma nella teoria dei monopoli regolati anche la nostra Antitrust ha da tempo preso le parti di chi, contrapponendosi ai fautori del metodo *rate-of-return*, propugna sistemi di *price cap* e lo ha ribadito anche in materia di servizi tecnico-nautici: "E infatti gli emendamenti che i parlamentari veneti proporranno non sono farina del nostro sacco, bensì ricalcano le indicazioni dell'AGCM, totalmente ignorate al passaggio in Senato".

Sul tema, "che preoccupa molto gli agenti di compagnie straniere operanti a Venezia, dove i servizi tecnico-nautici sono imprescindibili, e i terminalisti, neppure ammessi al tavolo di formazione delle tariffe", Costa spiega che era stata Assoport, giunta ad una linea comune in merito all'esigenza di rinnovare il

sistema di tariffazione, a suggerire invano al Senato di affrontare il tema. Anche perché - prosegue l'ex Ministro di ritorno da Bruxelles - anche a livello europeo ci si è resi conto che la normativa esistente riguarda soprattutto le attività portuali terrestri piuttosto che quelle marittime: la direttiva Kallas, quindi, interverrà significativamente in materia".

Il che rischierà, in assenza di emendamenti, di rendere superato il DDL pochi mesi dopo il suo varo.

Nella nota rilasciata a inizio settimana il numero uno dell'Autorità Portuale veneziana ha sottolineato poi alcune problematiche specifiche del proprio scalo per le quali saranno presentati emendamenti al DDL: "L'Autorità

Portuale deve farsi carico del risarcimento di danni da amianto alle persone per oltre 2 milioni di euro a fronte di contenziosi

che fanno riferimento ad un periodo in cui il Provveditorato al Porto dipendeva direttamente dal Ministero delle Infrastrutture e che dovrebbero quindi prevedere anche oggi la copertura statale degli stessi”.

Altro tema ‘locale’ è il MoSE: “È a rischio l’operatività del porto, se non viene integrata l’attuale legge indicando chiaramente quale procedura e in capo a quale soggetto (Autorità Marittima, Autorità Portuale, Magistrato alle Acque)

norma che consenta alle Autorità Portuali di autorizzare tasse di scopo o diritti di imbarco/sbarco anche sui passeggeri (come avviene invece per le merci). Una risorsa economica che potrebbe essere utile a finanziare investimenti per le mitigazioni delle esternalità prodotte dall’attività crocieristica (ad esempio la realizzazione del cold ironing) e adeguare il porto ai dettami del Decreto Clini-Passera”.

Andrea Moizo

Merlo sonda la via del dialogo con le associazioni di categoria

“Paolo Costa ha presentato ad Assoporti gli emendamenti che a Venezia auspicano in tema di servizi tecnico-nautici, ma all’interno dell’associazione ci sono posizioni diverse di cui tener conto prima di sostenere una certa linea. Quello che voglio dire è che il tema è molto sfaccettato e dubito, anche per una questione di tempi, che in sede parlamentare si possa arrivare a un qualche significativo progresso”.

Luigi Merlo, presidente dell’Autorità Portuale di Genova e dell’associazione che riunisce le authorities portuali italiane, getta acqua sul fuoco dell’iniziativa del collega, ma spiega che l’esigenza da cui scaturisce è comunemente sentita: “Sebbene con diverse sfumature, il giudizio sulla necessità di cambiare il quadro della situazione è unanime. Per

questo ho scritto a tutte le associazioni firmatarie dell’accordo interassociativo sui servizi tecnico nautici, chiedendo l’apertura di un tavolo e ottenendo una certa disponibilità. Nel frattempo in seno ad Assoporti contiamo di arrivare ad una posizione unitaria”.

Quanto al DDL in generale Merlo ribadisce il giudizio non entusiastico: “Più che di riforma si deve parlare di adeguamento della legge 84/94. Peraltro il testo approvato dal Senato è peggiore di quello proposto dalla Commissione e spero che la Camera ripristini alcuni passaggi in materia di autonomia degli enti e affini le previsioni in tema di piano regolatore portuale”.

Quanto al rischio che la direttiva Kallas comporti la necessità di rivedere la

‘riforma’ nel giro di pochi mesi il presidente di Assoporti, anch’egli di ritorno da Bruxelles, si mostra cauto: “Mi sembra che la Commissione sia ancora in una fase molto preliminare dei lavori. Ad oggi è davvero difficile fare previsioni su come sarà impostata la direttiva”.



Luigi Merlo

Per Visco (Federimorchiatori) Costa “distorce la realtà”

“I contenuti dell’ennesima nota diramata dall’Autorità portuale di Venezia sui servizi tecnico-nautici non corrispondono alla realtà”. È durissima la reazione di Federimorchiatori all’iniziativa di Paolo Costa, definita un atto di “disinformazione e distorsione della verità, peraltro in un momento delicato per la portualità italiana”.

L’associazione di categoria presieduta da Stefania Visco spiega le ragioni per cui l’attuale sistema di regolazione e tariffazione del servizio di rimorchio non meriterebbe di essere archiviato: “Le società di rimorchio portuale sono regolamentate entro parametri chiari e trasparenti combinati in un sistema che ne prevede la discussione di merito e impedisce qualsiasi arbitrarietà e discrezionalità tariffaria. Sono sottoposte a controlli e alla disamina di merito dei bilanci delle società concessionarie, delle singole voci di costo e della loro capacità di gestire efficacemente il servizio, in un processo che coinvolge in primo piano le Autorità portuali e le associazioni rappresentative di tutti gli utenti del servizio, oltre quelle degli erogatori, con il controllo del Ministero competente. Pertanto, per qualsiasi soggetto commercialmente interessato è possibile entrare nel merito di gestione e organizzazione del servizio di rimorchio, e dunque nelle conseguenti tariffe”.

Visco si sofferma anche sulle peculiarità di Venezia: “Per quel che riguarda il porto di Venezia, non può essere trascurato che si tratta di un porto laguna con le banchine commerciali tra i canali, irraggiungibili senza il supporto dei servizi tecnico nautici e, particolare generalmente omesso, con tempi enormi di attraversamento, per un impegno al

servizio di rimorchio senza uguali in Italia. A questo si aggiunge il fenomeno naturale giornaliero dei picchi di marea, che genera un congestionamento del porto complessivamente di circa 5-6 ore al giorno per le navi che richiedono tutto il pescaggio, rendendo impossibile un’organizzazione del servizio spalmata omogeneamente sulle 24 ore. Allora a chi i porti li conosce, diviene evidente che ergere Venezia a porto pilota per cambiare leggi, norme e regolamenti non può che apparire quantomeno bizzarro. Allo stesso modo, tentare di superare gli handicap morfologici a scapito degli erogatori di servizi, magari invocando regolamentazioni ad hoc che introdurrebbero una distorsione nella concorrenza tra porti, non può che apparire strumentale. Non è facendo di ogni porto uno stato che potremo affrontare la crisi e l’auspicata ripresa”.



Stefania Visco

L'ex ministro incassa il bis a Venezia, Annunziata deve attendere a Salerno

Dopo l'analoga decisione assunta dalla competente Commissione della Camera dei Deputati, anche l'ottava Commissione del Senato (Lavori Pubblici e Comunicazione) ha ratificato la nomina di Paolo Costa a presidente dell'Autorità Portuale di Venezia.

Salvo un voto contrario e un'astensione, entrambi di area PDL, l'attuale presidente ha incassato il favore generale, ottenendo così il via al secondo mandato, quadriennale, al vertice dell'Authority. Una decisione che consentirà a Costa di portare a compimento il lavoro avviato negli ultimi quattro anni – in primis l'iter di realizzazione della piattaforma offshore – e di affrontare questioni spinose come la riforma dell'84/94 e la contestazione al business crocieristico.

A Salerno, intanto, nonostante l'unanime convergenza espressa dagli enti istituzionali, è "slittata" la riconferma dell'attuale presidente dell'Autorità Portuale Andrea Annunziata. In mancanza di una vera e propria terna di candidati, così come previsto dalla procedura, il ministero ha infatti deciso di bloccare la nomina e di fissare al 6 novembre la data entro cui Comune, Camera di Commercio e Provincia dovranno riformulare le loro proposte.



Andrea Annunziata

Per quel che riguarda Savona, infine, l'attuale presidente Rino Canavese è stato nominato dal Ministro dei Trasporti Corrado Passera commissario dell'Autorità Portuale fino alla fine di ottobre, in attesa che lo stesso Passera completi l'iter per la nomina del nuovo vertice dell'ente, valutando la terna ricevuta nei giorni scorsi dal presidente della Regione Claudio Burlando, in cui il candidato 'forte' è Gian Luigi Miazza, oggi manager del gruppo Italiana Coke.