

## “Liberalizzate i servizi tecnico nautici nei porti!”

All'appello per una *deregulation* da parte del presidente della port authority veneziana Paolo Costa rivolto a Confitarma il presidente d'Amico risponde puntando sulla produttività

Botta e risposta sull'asse Venezia – Roma tra Paolo Costa, presidente dell'Autorità Portuale lagunare, e Paolo d'Amico, numero uno di Confitarma, sull'efficienza dei servizi tecnico-nautici nei porti italiani. Costa in una lettera aperta ha sottolineato l'urgenza di attuare la liberalizzazione dei

serio questa sollecitazione - ha scritto il presidente dell'Autorità Portuale di Venezia - che confido che lei e i suoi associati possiate fare la vostra parte nel liberalizzare i servizi tecnico nautici, la cui disciplina oggi impedisce ai porti italiani di competere tra loro e con i porti concorrenti

a Capodistria 12.500 euro e a Fiume 9.000 euro. Cifre che alla fine dell'anno possono comportare una differenza di costi fra un porto italiano e uno croato che arriva fino a un milione di euro per un servizio di linea intercontinentale con il Far East”.

Nella sua lettera Costa dice di aver constatato con sorpresa e rammarico “la costituzione in giudizio *ad opponendum* di Confitarma contro il tentativo dell'Autorità Portuale di Venezia di superare l'ingerenza corporativa nella definizione delle tariffe”, nonostante “sull'opportunità di definire porto per porto le tariffe di pilotaggio, di rimorchio, di ormeggio si fosse raggiunta un'intesa interassociativa nella quale anche Confitarma conveniva sulla opportunità che disciplina, organizzazione e tariffazione dei suddetti servizi potessero essere definite sulla base di un'intesa in sede locale tra Autorità Marittima e Autorità Portuale, senza dare possibili spazi ad interessi corporativi”.

Interpellato appositamente sull'argomento, il presidente di Confitarma si è detto d'accordo con Costa sulla necessità di ridurre i costi e aumentare l'efficienza dei servizi tecnico-nautici, ma non sul metodo da perseguire. “Liberalizzare non è sempre la cosa giusta da fare e talvolta non garantisce prezzi o tariffe minori” ha detto Paolo d'Amico, che preferisce guardare alla produttività. “In questo momento stiamo lavorando con le organizzazioni sindacali confederali al rinnovo dei contratti collettivi nazionali di lavoro e confidiamo che la trattativa possa concludersi entro l'anno. L'obiettivo – conclude il presidente di Confitarma – è di ottenere, a fronte di aumenti retributivi per i lavoratori, i necessari incrementi di produttività in tutti i comparti, compreso quello del rimorchio portuale”.

**Nicola Capuzzo**



Paolo Costa

servizi tecnico nautici e consentire così agli scali italiani di competere con i porti concorrenti di altre nazioni. Riferendosi al manifesto ‘Progetto delle imprese per l'Italia’, con il quale Confindustria ha presentato cinque misure ritenute necessarie per promuovere la crescita e lo sviluppo economico del Paese, Costa ha ricordato che nel documento “si cita il ricorso alla liberalizzazione di mercati, oggi protetti, al fine di liberare le energie imprenditoriali e produttive che sole possono far sperare in uno sviluppo del nostro Paese. È nel prendere sul

di altre nazioni”.

La lettera inviata a Confitarma entra ancora più nel dettaglio citando alcuni numeri: “Gli effetti negativi delle tariffe dei servizi tecnico nautici oggi in vigore sono documentabili e la mancata competitività per esempio dei porti del Nord Adriatico sottoposti alla concorrenza dei porti sloveni e croati è evidente” prosegue la lettera di Paolo Costa. “Per ogni nave portacontainer di 42.000 tonnellate di stazza il costo complessivo ad approdo dei servizi portuali (dati 2010) è a Venezia pari a 30.000 euro, a Trieste 16.500 euro,



## Da Venezia parte Safeport

Ha preso il via dal Porto di Venezia il progetto europeo SAFEPORT, iniziativa volta a promuovere e applicare, per la prima volta, una logica di sistema tra i porti dell'alto Adriatico in tema di sicurezza in ambito portuale. SAFEPORT è stato presentato nell'ambito del Programma Italia-Slovenia 2007-2013 ed è quasi totalmente finanziato dall'Unione Europea con oltre 2,7 milioni di euro (700 mila euro per lo scalo veneziano). L'iniziativa si inserisce all'interno della priorità del programma: “Ambiente, trasporti e integrazione territoriale sostenibile” per il rafforzamento e la tutela dell'ambiente contro i rischi naturali e tecnologici e l'inquinamento. SAFEPORT intende infatti affrontare

alcune criticità presenti nell'area geografica coinvolta, quali la movimentazione delle merci pericolose nei porti e l'inquinamento derivante dalle attività industriali e commerciali presenti in zone già contaminate (quali Marghera). Ampio e strategico il partenariato del progetto, che vede la partecipazione dell'Autorità Portuale di Trieste, dell'Azienda Speciale per il Porto di Monfalcone, del Consorzio per lo Sviluppo Industriale della zona dell'Aussa Corno, dell'Autorità Portuale di Ravenna, dell'Azienda Speciale per il Porto di Chioggia, del Porto di Koper e dell'Università del Litorale, Istituto del Litorale di Scienze Naturali e tecniche di Capodistria.