

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Angopi rinforza l'ormeggio allo status quo

Nicola Capuzzo · Friday, June 17th, 2022

Venezia – “Quali funzioni di regolazione e controllo devono restare in capo al pubblico? Lo Stato è in grado di esercitarle? E come?”.

Marco Bertorello, nuovo vertice di Angopi, l'associazione nazionale dei gruppi degli ormeggiatori italiani, conclude con queste domande la relazione introduttiva della partecipatissima assemblea annuale 2022, la prima pubblica dopo l'obbligata pausa pandemica. Gli interrogativi giungono al termine di un'alata disamina, tutt'altro che casuali.

Bertorello, infatti li declina dopo un excursus sui cambiamenti geopolitici ed economici prima che portuali intervenuti dal 2008: “La crisi ‘da successo’ della globalizzazione evidenziata dalle crisi finanziarie di dieci e più anni fa è stata seguita dalla pandemia e ora da una nuova guerra per blocchi. Assistiamo a fenomeni di deglobalizzazione selettiva e a un ritorno del ruolo pubblico, della mano visibile dello Stato accanto a quella invisibile del mercato: piaccia o meno, indietro non si tornerà”.

In questa cornice molti dei numerosi relatori approfittano per inserire appelli e tematiche diverse. Fulvio Lino Di Blasio, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale veneziana annuncia la richiesta di un tavolo a Mims e Mite per fare il punto sulle pastoie di una “normativa così stratificata da rendere complicata anche l'attività manutentiva di profondità e larghezza dei canali”.

Tema caro anche al comandante del porto Pietro Pellizzari, impegnato “a lavorare ad un porto funzionale h24”, e ad Alessandro Santi, presidente di Federagenti, che, stigmatizzato il “fallimento del decreto Venezia”, si dice sfiancato dal “rimpallo continuo fra Piano Morfologico e Protocollo Fanghi” (peculiarità normative che disciplinano l'accessibilità nautica in Laguna) e dal “rifiuto di dialogo da parte del Mite”.

Ma, dato anche conto dei richiami di Marcello Di Caterina (Alis) all'importanza di “rinforzare il marebonus” e di “non toccare la norma sul Registro Internazionale” (frase che provoca qualche scintilla con Luigi Merlo, Federlogistica, mentre emerge che l'atteso adeguamento alle indicazioni della Commissione Europea, [dopo l'ultimo rinvio](#), dovrebbe entrare nell'imminente Decreto Infrazioni), il focus resta sui servizi tecnico nautici e più in generale sullo status giuridico dei porti italiani.

Così è proprio Merlo ad affermare come “non sia in discussione la funzione pubblica essenziale dei

servizi tecnico-nautici nè la bontà dei modelli italiani, in particolare quello degli ormeggiatori, praticamente mai messo in discussione dal mercato come è invece accaduto ad esempio per il pilotaggio. A questo proposito, rilevato che svolgono un ruolo chiave nel determinare l'efficienza di un porto, quel che forse è perfettibile è il dialogo fra operatori portuali e marittimi". Un accenno velato alla formazione delle tariffe, che rimane però tale, sintomo – non l'unico della mattinata – che il barometro dei rapporti fra ormeggiatori e utenza permane sul sereno stabile.

A puntellare la funzione dei servizi tecnico nautici come “longa manus dell'Autorità marittima, da essa distinti ma al suo controllo soggetti”, arrivano gli interventi degli ordinari di diritto dell'Unione Europea dell'Università di Genova, Chiara Tuo (sua la frase virgolettata) e Francesco Munari, che approfitta anche dell'occasione per rilanciare le “forme di partenariato pubblico-privato che dovrebbero esser messe a base dello sviluppo infrastrutturale” e ricordare “l'errore di Bruxelles nell'interpretare le tasse riscosse dalle Adsp”.

L'assist ai politici, presenti o da remoto, è servito. Se per il viceministro Teresa Bellanova e i deputati della IX Commissione Trasporti Paolo Ficara ed Edoardo Rixi non esistono dubbi su inquadramento di servizi tecnico nautici e status pubblico delle Adsp, spunti ulteriori arrivano dai colleghi Davide Gariglio – che evoca “la possibilità di anticipare Bruxelles” e richiama “il modello spagnolo di Puertos de l'Estado quanto alla necessità di una pianificazione centralizzata delle risorse che ne eviti la dispersione su duplicazioni e superfetazioni” – e dalla presidente della Commissione Raffaella Paita, che evidenzia “la necessità di provvedere a semplificazioni nella normativa dei dragaggi, per facilitare quelli di Ravenna e Venezia, come lo stiamo facendo nell'ambito della riconversione del DI Aiuti per i rigassificatori”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, June 17th, 2022 at 10:51 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.