



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

**CERIMONIA DEL CAMBIO DI COMANDO DELLA DIREZIONE MARITTIMA DEL VENETO
E APERTURA DELLA NUOVA SEDE DELLA CAPITANERIA DI PORTO DI VENEZIA
VENEZIA, 1° OTTOBRE 2010**

**Intervento Prof. Paolo Costa
Presidente dell'Autorità Portuale di Venezia**



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE

Onorevole Sottosegretario,

Comandante Generale,

Signor Sindaco,

Ammiraglio Piattelli,

Ammiraglio Vignani,

Autorità tutte,

Gentili Ospiti,

Sono lieto di accogliere la Capitaneria di Porto al Fabbricato 15, che ha visto l'Autorità Portuale impegnata nel recupero architettonico per più di due anni.

Un immobile che, sono sicuro, contribuirà a rendere più agevole il lavoro e la vita di quanti hanno scelto di vigilare sulla sicurezza della navigazione e delle nostre coste e che si iscrive nella più ampia strategia di un porto nuovamente "aperto" alla città in cui opera .

Ma oggi si celebra un evento che va al di là del significato simbolico rappresentato dalla vicinanza fisica di due enti che condividono la responsabilità di governo sulla portualità.

Un simbolo che rappresenta un culmine della collaborazione per la quale va, prima di tutto, un sentito ringraziamento all'Ammiraglio Vignani. Nell'arco dei cinque anni del suo servizio a Venezia si è giunti ad un totale coordinamento tra le nostre istituzioni, che hanno saputo confrontarsi per coniugare obiettivi differenti tra loro ma egualmente importanti per la portualità veneziana:

La sicurezza della navigazione in porto è un aspetto di rilevanza fondamentale e di esclusiva competenza dell'Autorità Marittima, così come la regolazione e la promozione della portualità veneziana, di cui l'Autorità Portuale deve farsi carico.

A volte questi due obiettivi, per loro stessa natura, si raggiungono, e a Venezia si sono raggiunti, attraverso percorsi che apparentemente potevano sembrare collidere (vedasi ad esempio il recente confronto che ha portato, felicemente infine, alla revisione del regolamento di rimorchio).

In questo momento storico più che mai i costi sostenuti dall'utenza rappresentano una variabile fondamentale nella scelta di un porto e costituiscono una leva determinante per la competitività dello stesso.

Nel caso di Venezia - quasi il 30% di questi costi, quelli relativi ai servizi tecnico-nautici - dipendono da decisioni che Autorità Marittima e Autorità Portuale devono prendere in condominio.

Che una diminuzione di questi costi non debba passare attraverso alcuna rinuncia agli aspetti relativi alla sicurezza è fuori discussione, ma che questa debba essere cercata attraverso una



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

parziale revisione dell'organizzazione del porto è altrettanto ragionevole.

Per ottenere questa riorganizzazione siamo dovuti passare anche attraverso l'arbitrato della Magistratura Amministrativa. Ma anche questo ci ha aiutato a porre le basi per una ancor più stretta collaborazione, facendo chiarezza sui rispettivi ambiti di competenza e quindi permettendo una più serena e ancor più leale cooperazione.

Infatti oggi, una più stretta relazione fra la Capitaneria di Porto – responsabile di gestire la sicurezza della navigazione – e l'Autorità portuale – che ha in capo lo sviluppo e la promozione dei traffici marittimi – diventa elemento fondamentale per la crescita produttiva, economica e sociale di una realtà, quella lagunare di Venezia, che porta nel suo DNA storico un rapporto speciale con il mare e che al mare guarda per costruire il suo futuro.

Ne è testimone il nuovo regolamento di rimorchio del porto di Venezia, sul quale è appena stata raggiunta l'intesa tra Autorità Marittima e Autorità Portuale e che mira ad aumentare la competitività del nostro scalo senza inficiare la sicurezza della navigazione.

Nella stesura del regolamento si è rivolta particolare attenzione ai traffici maggiormente sensibili alla concorrenza tariffaria di altri porti, portacontainer e traghetti ro-ro e ro-pax, per i quali è prevista possibilità di abbattimento dei costi di rimorchio del 30%.

Talvolta la collaborazione fra Autorità Portuale di Venezia e Capitaneria di Porto è risultata tanto agevole e stretta da rendere possibile il raggiungimento di traguardi considerati quasi impossibili.

In questo senso, la nuova linea fra i porti dell'Alto Adriatico e i porti dell'Estremo Oriente è un esempio tangibile, tanto da consentire a Venezia l'offerta di un servizio diretto in esportazione su Singapore in soli 16 giorni. L'inclusione di Venezia tra gli scali del servizio AAX è il frutto di una cooperazione costante – fatta di incontri, riunioni, confronti fra Autorità Portuale, Capitaneria di Porto, Piloti, compagnie ed agenti marittimi – che è risultata fondamentale per convincere le portacontainer in servizio diretto ad utilizzare anche il nostro scalo quale porta verso l'oriente.

Cooperazione che si è sviluppata pienamente anche su altri fronti come lo sviluppo del sistema informatico e telematico di Port Community LOGIS. Sistema che mi auspico continuerà a supportare anche progetti di sviluppo futuro elaborati dall'Autorità Portuale di Venezia. A partire dalla realizzazione del Porto d'altura, per il quale risulta fondamentale la collaborazione della Capitaneria di Porto; tanto per la localizzazione della nuova infrastruttura quanto per la cura di tutti gli aspetti tecnici legati all'operatività H24, senza la quale l'efficienza economica del progetto verrebbe seriamente compromessa.

Insomma, credo si possa affermare senza dubbio che il gioco di squadra fra i soggetti individuati dall'84/94 per garantire uno sviluppo "sicuro" della realtà portuale ed al contempo al passo con i ritmi richiesti dalla globalizzazione abbia prodotto finora ottimi risultati.

Ma questo non basta. Perché finora non si è ancora riusciti a sciogliere le perplessità insite nella diversa attribuzione di poteri e responsabilità definite nella legge 84/94. In che modo, oggi, un porto può essere competitivo se non riesce a porre chiaramente in capo ad un unico soggetto o a più soggetti strettamente cooperanti fra loro la tutela delle proprie scelte strategiche ed operative? Come può affrontare le sfide della globalizzazione se è privo di strumenti adeguati per competere con realtà portuali che hanno regole differenti ed anzi è



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE



AUTORITÀ PORTUALE
DI VENEZIA

frustrato da una legislazione che non mette in sintonia i decisori con i mercati rilevanti sia in termini geografici che operativi?

Sono domande che meritano e devono trovare una risposta condivisa - proprio fra quei soggetti individuati dall'84/94 – nella nuova riforma della legge portuale.

E' un tema di riflessione che offriamo a tutta la Comunità Portuale e in particolare all'Ammiraglio, Tiberio Piattelli, al quale diamo il più caloroso benvenuto.



PORTO DI VENEZIA
DOVE LA TERRA GIRA INTORNO AL MARE