Acque agitate nella Laguna di Venezia tra operatori del cluster marittimo portuale

Sale la tensione all'interno dell'associazione Venice Port Community (peraltro formalmente cessata da un mese): il casus belli è un'improvvida segnalazione (rimasta in canna) all'AdSP di incongruità delle tariffe dei rimorchiatori Panfido (che ne sono membri)

di Angelo Scorza

Si increspano e si agitano le acque portuali della Serenissima dove, a dispetto del fatto di essere nella placida Laguna Veneta, le polemiche si propagano rapidamente su onde spesso artificiali.
L'occasione dell'ultima lacerante diatriba – che ha determinato una certa tensione fra gli stessi operatori del cluster marittimo-portuale veneziano già consorziati, forse fino al punto che potrebbe avere creato tra alcuni di loro una spaccatura insanabile – è data da un'iniziativa apparentemente ritenuta improvvida dai più e soprattutto infondata dai diretti interessati.
Alcuni giorni fa è stata abbozzata una lettera piuttosto critica, inerente il servizio di rimorchio portuale a Venezia, in origine destinata all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale; una missiva molto circostanziata e contenente una richiesta di intervento che tuttavia non è mai arrivata sulla scrivania del Presidente della port authority lagunare Fulvio Lino Di Blasio perché clamorosamente rintuzzata, in extremis, dai suoi stessi autori; o meglio da quella fronda, invero piuttosto vasta, sembrerebbe capire, di appartenenti al consesso firmatario, e soprattutto dai diretti interessati ai contenuti della istanza critica, ovvero coloro contro cui veniva puntato il dito.
Promotore ed estensore della lamentela espressa in forma di lettera risulta essere VPC Venice Port Community, il vastissimo consorzio che associa vari interessi – alcuni facenti capo ad operatori territoriali, altri di valenza nazionale – del cluster marittimo portuale di Venezia e Chioggia, i due porti che ricadono sotto la giurisdizione dell'AdSP lagunare.
Nel testo (scritto ma non spedito), sotto il logo dell'associazione che raffigura la chioma del leone di San Marco ed è presieduta fin dalla costituzione (circa un anno e mezzo fa) dall'agente marittimo Alessandro Santi, che è anche Presidente di Federagenti, e che in VPC agisce ufficialmente da Coordinatore, si leggono parole piuttosto severe indirizzate contro la società concessionaria esclusiva del port towage, ovvero la Rimorchiatori Riuniti Panfido & C.s.r.l. della famiglia italo-venezuelana Calderan.
Si deve notare che VPC nella sua breve ma intensa vita si è spesso pronunciata quale voce ufficiale del contesto socio-economico che ruota intorno al porto, prendendo più volte la parola in 'beghe' molto più che locali, fra cui le questioni-madre della diga MOSE, quella dei mancati dragaggi e manutenzione dei canali e quella, fondamentale, del bando alle grandi navi da crociera dal Canale della Giudecca e dalla Marittima.
Esprimendo ancora una volta massima preoccupazione in relazione alle dinamiche in corso nel porto di Venezia che negli ultimi anni hanno portato una progressiva perdita di competitività dello scalo veneziano con rilevante perdita sia nel tonnellaggio che nelle toccate navi da crociera e container, a detrimento

dell’economia dell’occupazione locale, VPC prende di mira le modalità di erogazione dei servizi tecnico nautici e i meccanismi di funzionamento e definizione delle tariffe, di cui si invoca una profonda revisione complessiva.
Invocando la necessità di ‘apposita istruttoria con algoritmi su base locale’ onde determinare tariffe più appropriate, il consorzio denuncia un (eventuale) incremento dei costi dei servizi di rimorchio che sarebbe frutto di un’applicazione logica definita ‘devastante’: ovvero distribuire i maggiori costi dei servizi causati dai nuovi vincoli imposti sulle operazioni in porto su una base di utenza ridotta, contribuendo a peggiorare ancora la competitività (già precaria) dello scalo.
Più in concreto il latore dell’istanza ‘rimasta in canna’ contesta le ragioni di uno ‘stratosferico recente’ aumento del 16,70 % delle tariffe che non si sarebbe verificato negli ultimi anni in nessun porto italiano maggiore.
Quindi VPC allude, palesando grande apprensione, ad un prossimo bando (con validità di 15 anni) di assegnazione della concessione e di determinazione delle tariffe di rimorchio portuale senza che quest’ultima sia passata al vaglio di una seria e attenta analisi preventiva degli stakeholder portuali.
Ciò che si paventa è che l’imminente definizione dell’organizzazione del servizio per i prossimi 15 anni, se incongruente con la realtà dei fatti e soprattutto se distante da quanto applicato in altri porti nazionali, potrebbe mettere ancora più fuori mercato le banchine veneziane.
La conclusione di VPC è quella di invocare - ferme restando le competenze della Capitaneria di Porto in quanto Autorità Marittima interessata prioritariamente al rispetto delle norme di sicurezza – un intervento dell’AdSP per discutere insieme come affrontare la delicata questione nell’interesse del porto di Venezia ed anche degli operatori partecipanti alla gara.
Nella misura in cui il documento è stato logicamente circolato tra tutti i partecipanti all’associazione per essere condiviso – e fra questi vi è pure proprio la società messa in croce nella circostanza – è stata pressoché inevitabile una reazione veemente di quest’ultima, tanto da far rientrare immediatamente ogni velleità di far fare ulteriore corso all’iniziativa di interessare la port authority.
Oltre che a replicare puntualmente alle diverse critiche rivoltegli, la società di rimorchio Panfido si è spinta oltre, a sua volta accusando l’estensore del documento di ‘deragliare’ dalle tematiche per cui la comunità portuale è stata fondata e di voler portare un attacco diretto ad uno dei suoi membri.
La difesa d’ufficio di Davide Calderan, presidente, parte dall’osservazione del mancato studio propedeutico sulle tariffe negli altri porti d’Italia che, se fatto, dimostrerebbe come Venezia sia allineata, senza considerare che quello veneziano non sarebbe l’incremento tariffario maggiore d’Italia in quanto vi sono porti con aumenti superiori al 18% (invero la differenza tra i due incrementi pare minimale).
Panfido difende poi le voci sull’adeguatezza della flotta messa in esercizio, osservando che le potenze dei mezzi, il numero dei rimorchiatori e le loro stazze, i turni e il numero degli equipaggi sono determinate da ordinanze per la salvaguardia e la sicurezza del porto di Venezia.
Ricordando anche che appena due settimane prima vi sarebbe stato un luogo e momento più opportuno per una discussione improntata su questi temi nell’ambito di un meeting indetto dalla Capitaneria di Porto di Venezia che ha visto la presenza di molti membri della stessa VPC – tra cui Federagenti, Assoagenti Veneto, Confitarma, Assoarmatori – la società di Calderan prende le distanze dall’iniziativa, definita

‘inappropriata e inesatta’, bollandola come vero e proprio attacco al servizio e alla compagnia di rimorchio portuale.
Al di là della logica contrapposizione fra chi è portatore di interessi diversi e in questo caso conflittuali - il presidente di VPC, nella sua veste di agente marittimo, rappresenta gli armatori, i clienti dei rimorchiatori – va notato che non è stata al momento sconfessata l’entità dell’incremento tariffario, piuttosto rilevante se confermato al 16,7% (sebbene, pare, non sia il maggiore in Italia).
Un altro aspetto su cui è scattata la polemica e che non è sfuggito ai più attenti osservatori è che l’istanza di VPC, quale che fosse la veridicità e validità dei suoi contenuti, sarebbe comunque delegittimata per un motivo di forma decisivo: la port community veneziana ha già cessato di vivere.
Infatti, malgrado vi sia poca chiarezza sulla vita di questo inedito consorzio quasi ecumenico – che ci pare difettare in primis di un punto di riferimento essenziale quale un sito web strutturato, nella moderna società della iper-comunicazione ormai elemento imprescindibile – secondo la nostra ricostruzione dei fatti, avvalorata da alcuni dei diretti interessati, per statuto, VPC doveva funzionare quasi in via sperimentale per una durata massima sino al 31 dicembre 2021.
Va segnalato che il consorzio, come sopra riportato, ha detto la sua in tante occasioni pubbliche, spesso contribuendo ad innescare o a riempire di contenuti utili un dibattito costruttivo.
Un documento presso la Confindustria di Venezia e Rovigo, che ha sede a Marghera – che è uno della trentina circa di membri – fa risalire l’atto costitutivo all’8 ottobre 2020, anche se dalla stampa (specializzata e non) si ha notizia di uscite e prese di posizione di VPC anche anteriori, sin dall’inizio dell’estate 2020.
Il protocollo d’intesa firmato, nella sede confindustriale 15 mesi fa, istituiva VPC Venezia Port Community quale gruppo di lavoro composto da associazioni, enti e consorzi di imprese del territorio teso a favorire lo sviluppo ed il rilancio degli scali di Venezia e Chioggia.
Tra le priorità dei firmatari, l’escavo dei canali e l’eco-sostenibilità del sistema lagunare, a partire dal transito delle grandi navi, le questioni legate al rinnovo delle concessioni ai terminalisti e alla stabilità del lavoro.
La premessa era la tutela di quel patrimonio che è Venezia quale snodo strategico del Corridoio Adriatico per l’industria del Nord Est, nella considerazione che il Porto genera direttamente 6,6 miliardi di fatturato e occupa 21.175 addetti, movimenta oltre 26 milioni di tonnellate di merci e 1,56 milioni di passeggeri (dati 2019).
“Il porto è per noi una realtà fondamentale che vede varie anime: quella industriale, quella commerciale, quella turistica” dichiarava all’epoca il Presidente di Confindustria Venezia, Vincenzo Marinese. “È la prima economia del nostro territorio, motore dello sviluppo e dell’export. Un asset strategico che interessa l’intero Veneto e parte di Friuli, Emilia Romagna e Lombardia. Dobbiamo quindi tutelare questo asset e con la firma di questo protocollo d’intesa ci impegniamo a farlo con una voce unica”.
L’elenco dei firmatari – lo statuto prevedeva di poter accogliere associati anche in un secondo tempo – è lunghissimo: Confindustria Venezia e Rovigo, Camera di Commercio di Venezia Rovigo, Ente della Zona Industriale di Porto Marghera, Confcommercio Venezia, Associazione Agenti Mandatari e Mediatori Marittimi di Venezia, Assoagenti Veneto, Associazione di Imprese di Spedizione Venezia, Associazione Spedizionieri Doganali, Confetra, FAI Federazione Autotrasportatori Italiani, Conftrasporto, Assarmatori, Confitarma,

Portabagagli del Porto di Venezia Soc. Coop., Nuova CLP Nuova Compagnia Lavoratori Portuali di Venezia, Gruppo Ormeggiatori del Porto di Venezia, Rimorchiatori Riuniti Panfido, Assiterminal, Federlogistica.