



Federimorchiatori soffia vento di innovazione

Un dato per tutti: il porto di Savona incrementa la produttività del 12.5%, mentre la società di rimorchio che vi opera perde il 10% dei cavi.

Sebbene l'utenza commerciale dei rimorchiatori si stia assottigliando un po' dappertutto per motivi legati all'evoluzione tecnologica delle navi, a miglioramenti infrastrutturali e alla tipologia della merce, mettendo in alcuni casi l'attività degli armatori portuali in grave difficoltà, la collettività marittimo-portuale continua, come è giusto che sia, ad usufruire del servizio di sicurezza garantito dai rimorchiatori, che spazia da interventi in condizioni meteorologiche avverse o per incidenti dovuti a rotture di ormeggi, guasti, ecc. a quelli antincendio, da servizi antinquinamento delle acque portuali ad ausilio alle navi per l'ormeggio a banchine corte, a garantire appoggio ad operazioni delle Capitanerie di Porto e della Polizia di frontiera. Il rimorchio portuale è dunque un servizio di interesse generale, che contribuisce concretamente a determinare il livello di manovrabilità e funzionalità complessivi di un porto in H24, cioè coprendo tutte le 24 ore. E allora che fare? Quale evoluzione del chi usa paga? In questa griglia

si sono sviluppati i ragionamenti e le riflessioni durante la tavola rotonda indetta da Federimorchiatori lo scorso mese a Roma, sapientemente ma anche molto piacevolmente coordinata da Silvio di Virgilio, Capo del Dipartimento per la Navigazione ed il Trasporto Marittimo ed Aereo del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

La novità di questo evento di portata nazionale è stata triplice: nell'iniziativa in se stessa per aver reso pubblico un dibattito tradizionalmente chiuso e sfuggente alla stessa opinione pubblica marittimo-portuale, nella strutturazione della tavola rotonda che ha visto anche per la prima volta il coinvolgimento di una rappresentanza sindacale e nelle conclusioni, in cui collegialmente è stata rimarcata la funzione di servizio pubblico del rimorchio portuale.

L'ammiraglio Felice Angrisano del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, il Presidente di Assoportomi Tommaso Affinita, i Vice presidenti di Assologistica Nereo Paolo Marcucci, Assiterminal Ignazio Messina, Federangenti Giannandrea Palomba in rappresentanza degli armatori stranieri che coprono una notevolissima quota dell'utenza portuale italiana complessiva, la Filt CGIL con Massimo Ercolani, il professor Sergio Maria Carbone noto esperto di diritto internazionale e naturalmente il Presidente di Federimorchiatori **Stefania Visco**, con pacatezza ma con molta chiarezza hanno fatto emergere il sostanziale accordo sull'impianto normativo che mette in sinergia l'aspetto commerciale e quello di interesse generale, consentendo all'armatore di rimorchio di utilizzare gli stessi mezzi per entrambi gli scopi; la constatazione che la tariffa per l'utenza commerciale non può più sopportare l'onere dell'interesse generale anche alla luce del suo progressivo assottigliamento; che non può essere la mano pubblica e quindi nello specifico la Autorità Portuale a far fronte agli oneri collettivi e che la competitività dei porti italiani è obiettivo principale comune e consiste sia in economicità ed efficienza, ma in una cornice europea di alto standard



di sicurezza per equipaggi, navi, carichi e ambiente.

Questi principi di base vanno tuttavia riportati nella realtà portuale italiana che non è uniforme, ma ogni porto presenta delle specializzazioni e delle specificità che dovranno evidentemente essere considerate nella discussione di un nuovo assetto del sistema tariffario del rimorchio portuale, che per parte sua continua ad effettuare ingenti investimenti, per offrire il massimo degli standard qualitativi sia agli utenti commerciali che alla comunità portuale. In particolare gli associati di Federimorchiatori a partire dal 2000 ed entro il 2008 avranno investito l'ingente somma di 160 milioni di

euro in mezzi nuovi e tecnologia e stanno proseguendo una politica di sviluppo delle certificazioni delle società armatrici per il sistema di gestione integrata qualità-ambiente.

Gi.V.



Leader-ship.



Costa Crociere. Numeri uno per più di un motivo.

Che cosa vuol dire essere numeri uno per noi? Forse occupare una posizione da leader in Italia, in Europa e Sud America. O forse avere la flotta più grande e moderna fra tutti gli operatori europei. O magari selezionare personale sempre competente, leale e pieno di entusiasmo. E ricevere riconoscimenti importanti come le certificazioni per la qualità, la sicurezza, l'ambiente, la responsabilità sociale e la "Green Star" per l'ambiente. O forse riuscire a soddisfare a 360° i desideri degli Ospiti durante l'intera esperienza della vacanza. Sì, probabilmente essere leader significa tutto questo e anche qualcosa in più. Perché quello che ci piace fare ogni giorno è domandarci se possiamo fare meglio.


CROCIERE
www.costa.it