



# I rimorchiatori guardano il porto puntando lontano

**La navigazione in acque portuali** e l'approdo in banchina di navi di 300 metri di lunghezza o cariche di merci tossiche e pericolose ma indispensabili all'alimentazione del nostro sistema, in specchi acquei trafficati e tra banchine a ridosso dei centri urbani pullulanti di persone, oppure di piccole navi passeggeri o merci in avaria o in preda ai venti che sul mare e nei porti non sono ridimensionati dalle barriere edilizie delle nostre città, ma su cui spesso vi rimbalzano ritornando più energici sulla gente di mare.



Queste molto sinteticamente le caratteristiche con le quali le società armatoriali del rimorchio portuale si misurano sul campo quotidianamente, insieme al Corpo piloti e ai Battellieri ed ormeggiatori, i tre comparti che compongono i servizi tecnico nautici dei porti, quelli che fanno capo all'articolo 14 della Legge 84/94.

E proprio su questo il neoletto Presidente di Assorimorchiatori Mario Mattioli si auspica che il nuovo governo "recepisca l'accordo interassociativo siglato da Assorimorchiatori, Federimorchiatori, Angoli, Fedepiloti, Assoport, Confitarma, Fedarlinea e Federagenti alcuni mesi fa e che sia preservato il modello di determinazione dei servizi e delle tariffe dei servizi tecnico-nautici basato sul ruolo dell'Autorità Marittima e di quella Portuale". Anche sotto il profilo interassociativo Mattioli spinge verso una maggiore integrazione del rimorchio portuale con gli altri servizi tecnico nautici, sostanzialmente con la proposta di avviare un processo formativo del tutto nuovo per l'Italia come per il resto d'Europa, che usufruisca della tecnologia simulativa per migliorare il coordinamento operativo dei servizi tecnico nautici in situazioni di crisi. Ed una maggiore sicurezza legata al miglioramento dei servizi offerti è anche la linea seguita da Federimorchiatori presieduta da **Stefania Visco**, in cui gli associati continuano ad investire. Infatti nel corso di quest'anno saranno inaugurate complessivamente 5 nuovi rimorchiatori ultramoderni per un valore di 40 milioni di euro, di cui 4 costruiti dalla Cantieri San Marco di La Spezia, di proprietà della famiglia Calderan, a sua

volta concessionaria del servizio di rimorchio portuale di Venezia e di Chioggia, in un'ottica di specializzazione settoriale. Tra i tre servizi, i rimorchiatori si distinguono per l'alta intensità di capitale che richiedono e gli alti costi di gestione del personale imbarcato, ma paradossalmente sono il solo servizio tecnico nautico opinabile per molte tipologie di navi.

Questo ha aperto un confronto con l'utenza intrecciata alla specializzazione dei porti, che condiziona in forma variabile la richiesta commerciale dei cavi da porto a porto a seconda delle tipologie di traffico, delle caratteristiche e del naviglio in transito nel porto, determinando differenti economie di scala e quindi di costi di esercizio dei mezzi, equilibrandosi in proporzioni diverse sulla tipologia di servizio commerciale o di presidio di sicurezza. Su questo le due associazioni armatoriali di categoria Federimorchiatori e Assorimorchiatori hanno aperto un tavolo comune di confronto nel tentativo di trovare delle soluzioni migliorative. D'altra parte i rimorchiatori si trovano in una posizione piuttosto anomala rispetto a quella genericamente armatoriale. Infatti a differenza di tutte le altre i cui armatori possono sempre girare la prua e andare in un altro porto, sono navi stanziali e proprio per questo gli armatori del rimorchio portuale sono quelli che hanno un alto e forte interesse verso lo sviluppo, la crescita e il consolidamento dei traffici del porto in cui operano.

Non è dunque casuale o formale quanto si auspica Stefania Visco all'esordio di una nuova legislatura "Il nuovo governo ponga maggiore e grande attenzione ai porti italiani non solo per le Autostrade del Mare, ma guardando agli assetti futuri e allo sviluppo ed al rafforzamento delle posizioni dei porti italiani nel Mediterraneo, perché ci si attesti sul mercato come porti hub dei principali traffici, scongiurando il rischio di dimensionarci su funzioni regionali o peggio locali. Occorre più sviluppo e quindi più investimenti perché una semplice difesa non è sufficiente. Il problema va impostato guardando al quadro futuro internazionale tra 5 anni!".

*Giovanna Visco*



**BUREAU VERITAS 180 YEARS**



*Move Forward with Confidence*