



## RIMORCHIO

# Federimorchiatori indica le condizioni per migliorare il servizio

Il Presidente Visco illustra i punti cardine dell'Accordo interassociativo. Mano tesa verso piloti ed ormeggiatori

Attività commerciale e presidio di sicurezza in un ambito concessorio hanno dato all'Italia il primato assoluto della flotta dei rimorchiatori portuali più avanzata e moderna in Europa (come d'altra parte battelli e pilotine di piloti e ormeggiatori), garantendo anche servizi antincendio e antinquinamento oltre che di manovre al cavo e di soccorso in mare.

Oggi in Italia i porti storici e non, in acque congestionate e spazi ristretti, competono in termini di sicurezza e di certezza dei tempi di scalo in

porto, grazie anche al funzionamento dei servizi che consentono ormeggio e disormeggio, premesse necessarie alla competitività dei terminal.

In tempo di confronto sulla riforma dei porti si riparla anche di servizi tecnico-nautici: al riguardo chiediamo al Presidente, Stefania Visco, la posizione di Federimorchiatori.

### **Presidente quale è la posizione di Federimorchiatori sulla riforma della 84/94?**

"L'anno scorso abbiamo siglato un Accordo interassociativo tra tutto il cluster marittimo, che include punti importanti anche per l'utenza. Noi chiediamo al Ministro Matteoli ed al Sen. Grillo, il quale presiede la Commissione che sta lavorando sulla riforma portuale, che questo accordo sia ripreso integralmente".

### **In che senso?**

"Nel Disegno di Legge Grillo gli ultimi due punti



Stefania Visco

non sono stati compresi. Il primo riguarda le piattaforme a largo che sono impianti industriali innovativi a cui dobbiamo ancora dare una definizione".

**Tuttavia Panfido, vostra associata, si è aggiudicata in partnership la gara privata di appalto per il servizio rimorchio alla piattaforma offshore di Chioggia, quindi esiste una normativa di riferimento?**

"È ancora in via di definizione. Per Chioggia il Ministero ha avallato la possibilità di fare una gara che fosse

di assegnazione privata in quanto fuori rada, intendendola quindi come piattaforma industriale e non porto. Per quel che ci riguarda, riteniamo che la collocazione naturale per il chiarimento sia all'interno della legge di riforma portuale, ma è ugualmente chiaro che per Federimorchiatori quello che è già in essere non può essere rimesso in discussione, ma dovrà rientrare nei canoni che decideremo, perché per noi questa cosa non è disciplinata ma lo deve essere.

### **E il secondo punto dell'accordo invece?**

"Il secondo aspetto è la tariffa di sicurezza. L'Accordo interassociativo prevede la possibilità, specialmente dove la specializzazione dei porti consente solo poche manovre di rimorchio, di stabilire una tariffa di sicurezza facendo contribuire al costo del presidio tutta l'utenza portuale con una disciplina all'interno della concessione stessa".

### **In parole più semplici?**

"L'orientamento della portualità italiana giustamente identifica i porti in base alle specializzazioni per evitare dannose concorrenze, ma se in un porto c'è traffico prevalentemente di traghetti, che non prendono rimorchiatori, non è nemmeno possibile pensare che i pochi cavi all'anno paghino per tutti, perché con l'attuale sistema un fatturato che viene da poche manovre fa iniquamente schizzare la tariffa verso l'alto, facendo così pagare a pochi la necessità del presidio di sicurezza per l'intera comunità portuale. Lo stesso principio poi può essere allargato anche quando sia necessario per questioni competitive tenere basse le tariffe di manovra per le navi portacontainer, distribuendo anche sui feeder una tariffa di sicurezza".

### **Nei porti rimorchiatori, piloti e ormeggiatori lavorano di concerto. Lo stesso accade fuori tra le rispettive associazioni?**

"Auspico nel futuro prossimo con Angopi e Fedepiloti di poter portare avanti iniziative comuni sulle problematiche di sicurezza, essendone tutte e tre insieme presidio importante per i porti".