

DALLA PRIMA PAGINA

FEDERIMORCHIATORI

per garantire l'efficienza che vuole certezza dei tempi di scalo nel porto, nei quali quelli di ormeggio e disormeggio hanno un ruolo fondamentale e sono premessa necessaria alla competitività. Oggi la flotta dei rimorchiatori portuali italiani è la più avanzata e moderna in assoluto in tutta l'UE (come d'altra parte battelli e pilotine di piloti e ormeggiatori), garantendo anche servizi antincendio e antinquamento oltre che di manovre al cavo e di soccorso in mare.

E' di pochi giorni fa il salvataggio di un traghetto ormeggiato nel porto di Cagliari che, sotto la spinta di un vento a 40 nodi, aveva spezzato gli ormeggi. Erano le 21,00 eppure 5 rimorchiatori della Moby Divisione Rimorchiatori, all'allarme dato dalla Capitaneria si sono messi in azione e in due ore con condizioni di mare proibitive hanno messo in sicurezza la nave Via Adriatico della Tirrenia. Risultato: salvati uomini, carico nave, banchine e altre navi ormeggiate nel porto. Un sistema di autoproduzione magari in un porto specializzato nel traffico traghetti, come avrebbe risposto all'emergenza? Lo chiediamo al Presidente di Federimorchiatori Stefania Visco.

Presidente Visco in tempo di riforma portuale quale è la posizione di Federimorchiatori?

Sull'art. 14 della Legge 84/94 l'anno scorso abbiamo siglato un Accordo interassociativo tra tutto il cluster marittimo proprio sul servizio di rimorchio portuale. enti concessionari ed utenza insieme abbiamo focalizzato punti comuni importanti a garanzia dell'utenza anche rispetto alle problematiche tariffarie e dei riflessi economici. Noi chiediamo al Ministro **Matteoli** in primis ed al senatore **Grillo** che presiede la Commissione che sta lavorando sulla riforma

portuale che l'accordo interassociativo sia ripreso integralmente senza tralasciarne alcun aspetto.

Cioè?

Gli ultimi due punti che sono di grande importanza per noi, non sono stati compresi nel Disegno di Legge Grillo. Il primo riguarda le piattaforme a largo come quella del rigassificatore di Rovigo, che sono impianti industriali innovativi per l'Italia non collocandosi in una lettura dell'art.101 del Codice della Navigazione come rada o porto. Le piattaforme offshore sono una definizione nuova che dobbiamo ancora dare.

Tuttavia, la vostra associata Panfido ha vinto in partnership la gara privata di appalto per il servizio rimorchio alla piattaforma offshore di Chioggia, allora esiste una normativa di riferimento?

E' ancora in via di definizione. Per quanto riguarda Chioggia il Ministero ha avallato la possibilità di fare una gara che fosse di assegnazione privata del servizio di rimorchio in quanto proprio al di fuori della rada e quindi intesa come piattaforma industriale e non porto. Poi c'è il panorama molto più complesso del collegamento a terra di questi impianti industriali che rinviano alla questione della tassazione della Autorità portuale. Per quel che ci riguarda, riteniamo che la collocazione naturale per il chiarimento sia all'interno della legge di riforma portuale, su cosa sia un impianto industriale a largo e come debba essere disciplinato il servizio di rimorchio, se debba essere assegnato con una gara in concessione o invece privata o altro ancora. 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, per-

ché per noi questa cosa non è disciplinata, ma lo deve essere.

E l'altro punto qual è?

Il secondo aspetto è la tariffa di sicurezza. Si parla tanto di specializzazione dei porti e l'Accordo interassociativo prevede la possibilità laddove se ne ravvisino delle particolari condizioni con 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.

Ma come e quando stabilire l'opportunità di una tariffa di sicurezza?

Ho sempre ritenuto più corretto che fosse la stessa comunità portuale ed il concessionario a stabilire l'esistenza di condizioni di sicurezza perché, ad esempio, nel caso si vogliano tenere basse le tariffe di manovra per le navi portacontainer, distribuendo anche sui feeder una tariffa di sicurezza.

Il presidio di sicurezza ha un risvolto anche per l'orario di lavoro ...

La legge 108 dell'orario di lavoro nel settore marittimo non contempla le peculiarità del servizio di rimorchio. La nostra attività di presidio si può paragonare a quella del medico notturno: è in ospedale a disposizione, magari dorme, ma se c'è un'emergenza è là pronto ad operare.

Ciò significa che i normali canoni di affaticamento per il lavoro possono essere appli-

cati nel nostro caso solo con delle ponderazioni, commisurando la stanchezza e la fatica del lavoro rispetto all'indice di produttività: una cosa è lavorare in una catena di montaggio altra in una turnistica di 14 ore che è il limite massimo del turno previsto dalla legge sui rimorchiatori, che sono prevalentemente di presidio e non possono essere confrontate con la fatica 14 ore di manovra. Stiamo lavorando con il Ministero e le organizzazioni sindacali affinché sia recepito all'interno del panorama normativo quel che è la nostra peculiarità per ottenere dei vincoli sull'organizzazione del lavoro più adatti alle nostre esigenze.

Questo aspetto vi differenzia anche da tutti gli altri marittimi...

Sì, di tutti. Quando sei in navigazione le tabelle di armamento sono fatte in previsione delle guardie e dell'avvicendamento dei marittimi durante la navigazione. Nel nostro caso invece in condizioni normali, fatte salve le emergenze, il nostro lavoro è basato sulle previsioni della Capitaneria e quindi si sa anticipatamente quando si uscirà. Per il resto del tempo l'equi-paggio pur restando a bordo è libero di defatigarsi come meglio crede, avendo tra l'altro spazi e cabine che consentono di dedicarsi alla lettura, guardare la televisione o al riposarsi.

Nei porti i rimorchiatori, i piloti e gli ormeggiatori lavorano in tandem. Lo stesso fuori tra associazioni?

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

G.V.

MONTEVERDE di NAVIGAZIONE S.R.L.
NAPOLI

SERVIZIO REGOLARE DA CARICO GENERALE PER:
ALBANIA - PORTOGALLO - INGHILTERRA - BELGIO
OLANDA - MAROCCO - FRANCIA - SPAGNA - GRECIA
TUNISIA - TURCHIA - BULGARIA - ROMANIA - GERMANIA

M/n Serenade

MONTEVERDE di NAVIGAZIONE S.R.L. - NAPOLI
Via San Carlo, 32 - 80133 Napoli - Tel. 081552.18.63
Fax 081552.59.26 - Tlx 710303 COSMAR I

SDS NAVIGATION s.r.l.

TRASPORTI MARITTIMI
Servizio regolare carico generale, rinfuse, carichi ferrosi

M/n "SDS WIND"
M/n "SDS RAIN"

per: Italia - Francia - Spagna - Grecia - Tunisia - Turchia - Albania - Portogallo - Libia - Marocco Croazia - Slovenia - Bulgaria - Romania - Egitto

Per informazioni noli e quotazioni merci: > **SDS NAVIGATION srl**

Via S. Martino, 31 - 80070 Monte di Procida (NA)
Tel. 081.804.56.61 - Fax: 081.804.55.76

PORTO DI TORRE ANNUNZIATA (NAPOLI)



La Serport,
società di servizi di impresa portuale, è in grado di assicurare qualsiasi operazione di imbarco e sbarco merci. Dotata di 8 fork-lift da 4 e 75 tonnellate e di 4 grues da 20/40/60/80 tonnellate. Il porto dispone di banchine commerciali per complessivi 550 metri lineari con fondali da 6 a 9 metri. Ampi spazi (40 mila metri quadrati) per lo stoccaggio di qualsiasi tipo di merce, recintati e sorvegliati 24 ore, feriali e festivi.
Deposito doganale e deposito IVA.
Rifornimento idrico alle navi.
Controllo del peso con impianto elettronico certificato dall'Ufficio Metrico di Napoli.

SERPORT
SERVIZI DI IMPRESA PORTUALE
Sede: Banchina Craelle, 1
80058 - Torre Annunziata (Na)
Telefono: 081-862.31.57
Fax: 081-862.31.57
E-mail: serport@libero.it



Gallinazo s.n.c.

Casa fondata nel 1926
Via Porta di Massa, 10 - Via Lanzieri, 29/30
Tel. 081.551.74.43 • 80133 NAPOLI

Forniture navali in genere di veleria • Bandiere nazionali ed estere • Salvagenti
• Atolli omologati R.I.Na • Cagnari • Incerate per stive • Vele • Cappe
• Macchinari di bordo • Tende e coperture lance • Segnali internazionali
• Tappezzeria interna • Tessuti oscuranti e ignifughi • Manichette
• Cavi • Boette Luminose e fumogene • Ganci idrostatici per zattere
• Epirb • Razioni viveri per lance di salvataggio • Cavi e cordami
• Biscagline e reti • Oggettistica navale



Megaride

Cantiere di costruzioni e riparazioni navali, con proprio ufficio tecnico e di progettazione.
Bacino galleggiante:
106 mt. di lunghezza, 21 mt. larghezza
1.700 tonnellate di spinta.
6 scali di alaggio fino a 500 tonn.di peso.
Alta specializzazione in carpenteria e tubisteria.
Saldature in tutte le leghe.
Meccanica di alta precisione e motoristica.
Impiantistica elettrica.
Falegnameria e arredamenti navali.

Calata della Marinella - 80133 Napoli/Porto
Telef.: 081.563.00.36 - 081.554.60.37 -
Fax: 081.554.17.17
E mail: cantierimegaride@tiscalinet.it



FEDERIMORCHIATORI

Via del Pozzetto, 122 - 00187 Roma
Ph 0669200793 Fax 0669380715 segreteria@federimorchiatori.it
www.federimorchiatori.it