

Porti

10 Febbraio 2015

## Luca Vitiello (Sers): “No a modifiche che peggiorano il servizio”

La riforma della legge 84/94 fa discutere



**10 Febbraio 2015** - "Innanzitutto colpisce come in tema di politica portuale il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti non abbia alcun ruolo.

Riguardo ai servizi tecnico nautici e al rimorchio in particolare, mi sembra che chi ha scritto il DDL non conosca la materia. Il rimorchio portuale, lo sappiamo tutti, è un servizio di interesse generale per la sicurezza della navigazione. Una nave utilizza un rimorchiatore per non andare a sbattere contro una banchina o un'altra nave. Se il comandante è sicuro di poter ormeggiare senza rimorchiatore, non lo utilizza.

L'attuale assetto normativo prevede che il servizio sia svolto attraverso una concessione esclusiva assegnata a seguito di una gara europea. È la cosiddetta “concorrenza per il mercato”. Queste gare, che sono gare europee, ormai sono e saranno frequentissime, il mio più importante contratto è a gara tra qualche mese, nei prossimi 5 o 6 anni tutta l'industria del rimorchio portuale sarà andata a gara. Se non è concorrenza questa ditemi voi cosa è.

Il sistema concessorio è quello più conveniente per lo Stato, perché lo Stato nella gara può imporre degli obblighi all'azienda selezionata per garantire la sicurezza della navigazione e lo fa a costo zero. Quello che sembra nessuno sappia è che con l'attuale sistema lo Stato italiano (le Autorità Marittime) ha a disposizione oltre 100 rimorchiatori (così come piloti e ormeggiatori) sparsi lungo gli 8.000 km di coste italiane pronti ad intervenire in soccorso ad altre navi. E questa disponibilità è a costo zero.

Mi sembra che quello che è stato fatto in occasione dell'affondamento della Gobkel lo scorso dicembre sia sotto gli occhi di tutti e ricordo che la SERS si è resa in più occasioni protagonista di importanti salvataggi a navi in difficoltà, come la "Nazo S", chimichiera turca in fiamme alla deriva tra le piattaforme offshore fuori Ravenna.

L'altro argomento su cui si sta disquisendo è se assegnare il servizio di rimorchio in concessione o avere un regime di libera iniziativa economica.

Qui si perde di vista la reale dimensione dei nostri porti, innanzitutto il mercato del rimorchio portuale è il singolo porto, nel senso che se ho un rimorchiatore a Ravenna non posso fare un

servizio a Venezia, spenderei 2.000 euro di gasolio per fare un servizio da 1.500 euro, ogni porto è un mercato a sé.

Detto questo, si sappia che anche il più importante porto petrolifero d'Italia, che è anche il più importante del Mediterraneo, necessita di quattro rimorchiatori, più due di riserva, ma solo di quattro operativi. Che concorrenza nel mercato (nel porto) si può instaurare? La mia azienda con due rimorchiatori e un concorrente con altri due... impiegherei mezz'ora a trovare un accordo e fare cartello. E se non cerco un accordo è perché penso di poter eliminare il mio concorrente e creare un monopolio.

Provate a scrivere su internet le parole Antitrust - Hamburg Port - Smit Tug, troverete articoli sulla stampa specializzata che raccontano dell'esistenza di un grande cartello e parliamo di un porto da dieci milioni di TEU, cioè che movimentata più contenitori di tutti i porti italiani insieme".

**Luca Vitiello**

**presidente Sers Rimorchio Ravenna - Gruppo Gesmar**

**presidente Assorimorchiatori**



© *copyright Porto Ravenna News*