



### Audizione ASSORIMORCHIATORI

presso il Senato della Repubblica - 8va Commissione Lavori Pubblici, Comunicazioni  
per l'esame dell'Atto di Governo n. 303 in materia di riorganizzazione, razionalizzazione e  
semplificazione della disciplina concernente le Autorità portuali di cui alla legge 84/94

Ci sia consentito innanzitutto esprimere un ringraziamento per l'attenzione rivoltaci nell'aver convocato questa audizione.

Con riferimento allo schema di d.lgs., esprimiamo una generale condivisione dell'impianto normativo predisposto, che è coerente con il Piano Nazionale della Portualità e della Logistica e in particolare è coerente con l'obiettivo di dotare il paese di un coordinamento nazionale della portualità che permetta di migliorare le scelte di investimenti infrastrutturali. Riteniamo infatti che la vera competitività del porto sia data dalla sua infrastruttura (pescaggio, disponibilità di spazi, interconnessione con le altre modalità di trasporto) piuttosto che dalla tariffa dei servizi, qualsiasi essi siano (sbarco/imbarco, magazzinaggio, agenzia, spedizione, servizi tecnico nautici) e siamo convinti che una deriva verso una tariffa sempre più bassa, da un lato non genera un vero aumento della competitività del porto e dall'altro, invece di creare ricchezza, genera povertà tra gli operatori.

Ci sia consentito dire che questa associazione aveva anche apprezzato il lavoro che questa Commissione aveva fatto proprio in materia di riforma portuale (A.S. 120 e A.S. 370).

L'invito a questa audizione è una ghiotta occasione per esprimere alcune considerazioni su aspetti che toccano direttamente il servizio di rimorchio portuale.

Assorimorchiatori rappresenta l'80% delle società esercenti il rimorchio portuale in Italia. Il servizio, svolto in 40 porti italiani con una flotta complessiva di circa 150 rimorchiatori, è giuridicamente riconosciuto come un servizio di interesse generale diretto a garantire la sicurezza della navigazione nelle acque portuali. Il servizio, di norma facoltativo, consiste nella prestazione di trazione o spinta (o assistenza/scorta) della nave, al fine di eseguire o agevolare le manovre di accosto e di allontanamento dalle banchine delle navi in arrivo (ed in partenza) nei porti e negli altri luoghi di approdo. Il rimorchiatore, oltre che in condizioni meteomarine avverse, si rivela indispensabile, anche in condizioni normali, per consentire la manovra in sicurezza delle navi negli spazi ristretti e per evitare urti con infrastrutture portuali o con altre navi in transito o in sosta. Il servizio è rigidamente regolamentato (sia per quanto concerne gli aspetti tariffari sia per quanto riguarda i profili organizzativi) e posto, in ogni porto ove istituito, sotto l'autorità della Capitaneria di Porto, per la quale costituisce un fondamentale presidio di sicurezza.

L'attuale assetto normativo, definito e perfezionato nel dicembre 2013, prevede che il servizio di rimorchio sia svolto in **regime di concorrenza per il mercato**, che si concretizza attraverso lo svolgimento di gare europee per l'individuazione, in ciascun porto, dell'unico soggetto erogatore, scelto con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa, al quale viene rilasciata apposita concessione per un periodo di tempo limitato, commisurato agli elevati investimenti necessari per lo svolgimento del servizio. Lo scorso anno si sono svolte numerose gare europee per l'assegnazione del servizio di rimorchio in vari porti italiani tra i quali Trieste, Pescara e Brindisi. Nei prossimi anni l'intera industria del rimorchio portuale andrà in gara, secondo la disciplina prevista nel nuovo Codice degli Appalti varato nell'aprile scorso.

Questo assetto normativo permette allo Stato (alle Autorità Marittime) di imporre al concessionario prescelto tutta una serie di obblighi per la sicurezza della navigazione in porto, per la salvaguardia delle nostre coste e per il soccorso alle navi e il salvataggio di vite umane. Lo Stato ha a disposizione **lungo gli 8.000 Km di coste, oltre 100 rimorchiatori pronti ad intervenire** per ogni tipo di emergenza. Consentiteci di evidenziare, perché non è banale, che questa disponibilità è **a costo zero per lo Stato**.

Sulla base delle considerazioni sopra espresse abbiamo sinceramente apprezzato come l'Atto (n. 303) sottoposto all'esame della Vostra Commissione, abbia pienamente confermato l'assetto normativo del servizio di rimorchio sopra accennato, limitando gli interventi sull'articolo 14 della legge n. 84/94 a correzioni di carattere formale oltretutto a corrette integrazioni delle attività di vigilanza controllo e sicurezza svolte dalle Autorità Marittime. Il testo di riforma, per quanto ci riguarda, in sostanza, conferma giustamente la scelta di mantenere i servizi tecnico-nautici sotto il controllo tecnico-operativo delle Autorità Marittime, permettendo così alla portualità italiana di avvalersi di un sistema non solo estremamente affidabile ma anche completamente flessibile, pronto a plasmarsi sulle necessità dei traffici per garantire la massima efficienza.

Nel restare a completa disposizione per ogni integrazione e/o chiarimento, porgiamo distinti ossequi.

Il Presidente  
dott. Luca Vitiello

Roma, 14 giugno 2016

