

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

I costi del rimorchio a Ravenna potrebbero crescere del 105%

Nicola Capuzzo · Thursday, January 25th, 2024

Il costo del servizio di rimorchio nel porto di Ravenna pare destinato ad esplodere.

L'analisi che la Capitaneria di Porto ha condotto in vista della gara di prossima organizzazione per riassegnare il servizio a un unico armatore – la concessione di Sers, gruppo Rimorchiatori Mediterranei (Msc) scadrà a inizio 2025 –, infatti, preconizza un radicale cambiamento degli assetti del servizio oggi in essere. Più che i pur attesi aumenti di traffico (“in ragione dei vari progetti attualmente in essere in ambito portuale, come l'approfondimento del canale Candiano e Baiona fino a 14,50 metri di profondità e, tra le altre, l'utilizzo del materiale dragato per la creazione di un nuovo terminal entro il 2026, il tutto nell'ambito del progetto Hub Portuale di Ravenna, con discendente e prevedibile aumento di navi, in termini sia numerici e dimensionali”), cui si aggiunge “la realizzanda Stazione Marittima di Porto Corsini” che “a regime movimenterà 300mila passeggeri” contro i 193mila odierni) è il rigassificatore in arrivo nel 2025 a muovere le considerazioni della Capitaneria.

L'Autorità marittima infatti “ritiene che l'organizzazione attuale del servizio di rimorchio portuale sia efficiente e sufficiente per garantire l'operatività dei traffici marittimi del porto di Ravenna, per cui non sussisterebbero i presupposti per una rimodulazione del servizio”. A dimostrarlo il rapporto fra fatturato medio di Sers nel biennio 2021/22 (16,8 milioni di euro) e il “costo del servizio risultante dall'ultimo aggiornamento tariffario” (12,4 milioni di euro).

Ma, prosegue lo studio, “è da considerare particolarmente rilevante la prossima entrata in esercizio della Fsu di cui al progetto Fsu Ravenna e Collegamento alla Rete Nazionale Gasdotti, prevista indicativamente per gennaio 2025. Il progetto presentato dalla Snam Fsu Italia S.r.l. prevede la rimessa in esercizio del terminale Pir/Petra (ex terminale marino Enel), sito a circa 4,5 miglia al largo del porto di Ravenna, previa necessaria manutenzione ed adeguamento strutturale, con l'utilizzazione dello stesso al fine di consentire l'ormeggio delle unità Fsu (Floating Storage and Regasification Units) e delle unità metaniere che effettueranno il conferimento del prodotto”.

Spiega la Capitaneria che, finché non saranno realizzate le previste dighe frangiflutto (per cui Snam stima ci vogliano 18 mesi da quando il terminal sarà ripristinato), “le manovre di ormeggio e disormeggio dell'unità rigassificatrice e della nave metaniera dovranno essere effettuate con l'ausilio di 4 rimorchiatori da 80 tonnellate di tiro”, navi di cui sarà “obbligatoria la presenza costante”, che si ridurrà a 2 unità solo dopo la realizzazione del muro paraonde.

La cosa si riverbererà sull'organizzazione del servizio, perché nel periodo ante diga la Capitaneria è intenzionata a pretendere dal concessionario la disponibilità di 10 rimorchiatori di prima linea. Oltre ai 4 destinati al rigassificatore, ne serviranno 6 in porto (di cui 2 con tiro superiore alle 70 tonnellate, 3 con tiro sopra le 50 e 1 con pescaggio operativo massimo inferiore o uguale ai 5 metri”). A questi andranno aggiunti due rimorchiatori di seconda linea (per la eventuale “sostituzione di un rimorchiatore di prima linea temporaneamente indisponibile” o per “impiego in aggiunta ai rimorchiatori di prima linea, su richiesta della Autorità marittima” per esigenze estemporanee varie). Non solo, perché i 4 in servizio alla Fsru e 3 portuali dovranno avere “come minimo la classificazione *fire fighting ship 1/water spraying*” e tutti dotati di “propulsioni diverse da quella di tipo tradizionale”. L'insieme di questi mezzi richiederà l'impiego, puntualizza la Capitaneria, di 36 equipaggi.

Con la costruzione delle dighe del rigassificatore l'impegno scenderà un po' (7 mezzi in porto e 2 alla Fsru oltre ai 2 di seconda linea, 28 equipaggi previsti), ma nel complesso la distanza dall'attuale assetto del servizio rimane ampia. Oggi Sers arma 5 rimorchiatori di prima linea e 2 di seconda, utilizzando 16 equipaggi. Non a caso il costo annuo medio preventivato dalla Capitaneria per i 15 della futura nuova concessione è calcolato in 30,1 milioni di euro, soggetto peraltro a rialzo fino al 14% (cosa che vale un aumento di oltre il 100% rispetto agli attuali fatturati di Sers), costo che comunque, per quanto la Capitaneria stessa ipotizzi la scissione in due del servizio (cioè le metaniere avranno tariffe diverse dagli utenti portuali), andrà coperto dall'utenza. Resta da vedere se quest'ultima, convocata con l'Autorità di sistema portuale per una riunione di prossimo svolgimento, sia intenzionata a farsene carico.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, January 25th, 2024 at 9:30 pm and is filed under [Porti](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.