

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Perchè a Confitarma sta tanto a cuore la gara per il rimorchio nel porto di Ravenna

Nicola Capuzzo · Thursday, February 13th, 2025

Non una “retromarcia (quasi totale)”, come titolato dal nostro giornale online ieri, ma una precisazione, o ancora meglio, un chiarimento a beneficio dei propri associati. Perché a proposito della gara per il rinnovo della concessione del rimorchio portuale a Ravenna la posizione di Confitarma nel merito non è cambiata ma era necessario chiarire che, “riconoscendo l’importanza del servizio di rimorchio quale servizio pubblico di interesse generale che garantisce la sicurezza della navigazione nelle acque portuali e lungo le coste”, l’associazione “conferma pubblicamente la piena condivisione dell’attuale assetto normativo”.

Il modello regolatorio stabilito prima dall’articolo 14 della Legge n. 84/1994, poi dalla circolare del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 18/12/2013, e infine dalla successiva circolare ministeriale del 19/03/2019 che regola l’assegnazione delle concessioni per il servizio di rimorchio portuale, non sono dunque messe in discussione.

Una precisazione, quella di Confitarma, dovuta ai propri associati ‘rimorchiatori’ che qualche mal di pancia lo hanno espresso dopo la lettera di fine dicembre nella quale [l’associazione aveva chiesto alla port authority di Ravenna di annullare in autotutela la gara](#) (indetta per la verità dalla locale Capitaneria di Porto) per non incorrere nel rischio di una possibile restrizione della concorrenza passibile di intervento Antitrust.

Per comprendere in dettaglio la questione bisogna ricordare che a metà novembre scorso [è stata bandita la gara per il rinnovo del servizio di rimorchio portuale a Ravenna](#): oltre 432 milioni di euro per 15 anni di concessione. Rispetto alle gare indette per altri scali, questa volta, però, non c’è solo il servizio portuale ma anche, in aggiunta, l’assistenza e il rimorchio delle navi metaniere che approderanno al nuovo rigassificatore offshore di Ravenna.

Qui sta il punto sul quale Confitarma ha voluto accendere un faro (non sulla procedura in sé): la gara impone al concessionario di dotarsi di quattro ulteriori rimorchiatori con Bollard pull da almeno 80 tonnellate ma le relative condizioni economiche per il servizio è stato solo possibile stimarle perché ad oggi quell’attività ancora non esiste (il rigassificatore entrerà in servizio solo nel prossimo futuro).

Da qui la richiesta della Confederazione confindustriale di posporre il termine per l’avvio del

servizio da parte dell'aggiudicatario “di almeno due anni” lasciando che nel frattempo l'incubent (ovvero la società Gesmar controllata da Medtug – Gruppo Msc) operi in proroga il servizio di rimorchio portuale. O in alternativa che gli venga affidato ma solo fino al nuovo termine di avvio del servizio complessivo che comprende anche l'attività per il rigassificatore. Sempre Confitarma aveva anche suggerito, “qualora l'attuale gestore concessionario del citato servizio di rimorchio (portuale, *ndr*) non fosse disponibile ad assicurare il servizio di rimorchio al rigassificatore Fsr, di affidare lo stesso a un gruppo di operatori in forma consortile”.

Fin qui il riassunto delle puntate precedenti con relativa spiegazione. Arrivati a questo punto la domanda che sorge è la seguente: su input di chi e perché Confitarma si oppone al rilascio di questa ‘doppia’ concessione accorpata per il porto e per il rigassificatore offshore di Ravenna?

Intanto va detto che un precedente abbastanza simile esiste e riguarda il servizio di rimorchio per il rigassificatore offshore di Rovigo dove la relativa concessione è stata affidata nel 2007 con un contratto privatistico (distintamente da quella di Venezia – Marghera) alla società Adriatic Towage, partecipata quest’ultima da Rimorchiatori Riuniti Panfido (concessionario del servizio portuale in laguna) e dall’olandese Smit. La riforma dell’ordinamento portuale del 2016 aveva qualificato come porto anche il rigassificatore Adriatic Lng e in virtù di ciò il contratto privatistico che scadrà nel 2031 si trasformerà in una concessione portuale per la quale è già previsto l’accorpamento a quella di Marghera e Venezia.

A spingere perché la concessione di Ravenna venga affidata secondo condizioni che “assicurino stabilità, sicurezza e competitività nel settore del rimorchio portuale” sono, secondo quanto trapela dalla stessa confederazione, sia interessi armatoriali sia portuali (terminalistici) che temono possibili aumenti dei costi. Più precisamente i timori riguardano sia la “progressiva tendenza ad accorpore concessioni” del rimorchio portuale, sia il possibile rischio che “un domani, quando la guerra fra Russia e Ucraina sarà terminata e l’emergenza Gnl sarà ridimensionata, magari Snam potrebbe vedere ridimensionare i traffici navali e a quel punto i costi del servizio di rimorchio offshore ricadrebbero sul rimorchio portuale a Ravenna”. Sia in termini di mezzi non operativi (che, per la verità, potrebbero essere noleggiati a terzi o venduti), sia di personale (ogni rimorchiatore ha diversi marittimi di equipaggio).

Da qui l’appello dell’associazione confindustriale che chiede di “calibrare meglio questa doppia questione”, pur evidenziando come “la circolare ministeriale del 2019, laddove correttamente applicabile, è riconosciuta da Confitarma come strumento pienamente idoneo a gestire le gare, assicurando la contendibilità, senza la necessità di alcuna ulteriore verifica fattuale in merito a ribassi o riduzioni tariffarie attese”.

Che quella riportata nella nota dell’associazione confindustriale non sia stata una retromarcia ma un chiarimento lo si desume anche dalla conclusione in cui si legge: “Qualora, nel futuro, dovesse emergere l’esigenza di aggiornare la suddetta circolare, Confitarma fornirà, come sempre, il proprio costruttivo contributo assieme alle Associazioni degli erogatori del servizio di rimorchio, coordinandosi con le aziende associate e nel rispetto dei criteri di trasparenza e della massima efficienza del settore”. Ciò che interessa, a proposito di rimorchio portuale, è mantenere “elementi cruciali per l’efficienza della catena logistica e per la tutela degli interessi della comunità marittima”.

La questione, insomma, è ancora aperta.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Thursday, February 13th, 2025 at 12:30 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#), [Porti](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.