

ECONOMIA&MARITTIMO

SHIPPING E SICUREZZA

Rimorchiatori, il fattore Msc spariglia il mercato italiano

Gavarone: «La concorrenza non spaventa, ma ognuno faccia il suo mestiere
La gara nel porto di Genova? Ci sarà da combattere, anche sul fronte del prezzo»

Simone Gallotti / GENOVA

La rivoluzione nel settore del rimorchio portuale non si poggia tanto sulle gare, sulla competizione richiesta dall'Europa e recepita dall'Italia che dovrebbe aprire alla concorrenza. Gregorio Gavarone non è spaventato dai competitor: il gruppo genovese di Rimorchiatori Riuniti, uno dei principali in Europa, è convinto di avere competenza e mezzi per partecipare e (ri)ottenere le concessioni nei porti italiani in cui è presente e forse acquisire altri servizi. L'amministratore delegato del colosso dei "tug" è più preoccupato che il motto "ognuno faccia il proprio mestiere" non venga rispettato. Anche se la risposta è misurata, Gavarone non nasconde «preoccupazione» per l'eventualità che le grandi compagnie e i colossi dei terminal, possano sbarcare anche nei servizi di rimorchio nei porti italiani. Da mesi si rincorrono voci di un crescente interesse di Msc anche in questo campo. Dopo le navi, le banchine, i camion e i treni, ora toccherebbe ai rimorchiatori. Esiste un pericolo di fronte all'ennesima concentrazione nello shipping?: «È pericoloso nella misura in cui questo processo non è governato molto attentamente: parla-



Un rimorchiatore della flotta Rimorchiatori Riuniti nel porto di Genova

mo di sicurezza della navigazione, in un momento storico in cui le navi sono sempre più grandi e spesso le infrastrutture portuali non sono state adeguate. Per questo credo esista qualche pericolo». Non solo: Gavarone rivendica una competenza nel servizio che arriva da generazioni. Rimorchiatori, in sostanza, non ci si improvvisa. I grandi gruppi fanno altri mestieri, dice l'ammi-

nistratore delegato della società genovese, e «un conto è se uno deve produrre un'attività complementare al proprio mestiere, un altro proprio quel servizio rappresenta il core business di un'impresa. Per questo motivo sono preoccupato. Le nostre aziende cercheranno di offrire il miglior servizio possibile al costo più ragionevole possibile». Le grandi compagnie si

stanno aggregando e indipendentemente dallo sbarco nel settore, rappresentano già da tempo un elemento da affrontare: «C'è una forte concentrazione sull'armamento e i protagonisti dei trasporti saranno sempre meno e sempre più grandi: la conseguenza è che avranno un potere commerciale sempre più forte. Per questo se questi grandi gruppi decideranno di scen-

dere in campo anche nel settore del rimorchio, mi riesce difficile pensare che si mettano a svolgere anche altre attività diverse da quella su cui sono focalizzati». A Genova la gara per il servizio dei rimorchiatori arriverà nel 2020, ma «ci sono già altri rinnovi in corso» spiega Gavarone che utilizza un approccio laico: «Non vedo problemi: non sono né ottimista né presuntuoso. Riconosco che ci sarà da combattere per aggiudicarsi le concessioni, ma professionalmente non ci manca la capacità. Certamente dovremo farlo al prezzo più economico». A proposito di grandi navi, rimane vivo a Genova il dibattito sulle mega portacontainer a Calata Bettolo: «Non sono un esperto, non so con certezza se potranno entrare nel terminal. Ma se gli spazi di manovra saranno confermati e con l'utilizzo dei rimorchiatori che sono un forte elemento di sicurezza, penso si possa fare. Ma noi siamo solo una parte della manovra che in questo caso è molto delicata. Non sta a noi decidere». Gavarone al Blue Economy summit, ha raccontato agli studenti del Nautico di Genova la storia della propria famiglia e dell'azienda legata indissolubilmente al nome, così come hanno fatto Ignazio Messina e Achille Onorato, tutti accomunati dal «destino del mare» anche se qualcuno avrebbe preso volentieri una strada diversa. L'ad di Rimorchiatori Riuniti spiega il piano di rinnovamento della flotta: «Quest'anno abbiamo in consegna la settimana prossima una unità a Malta, l'altro in costruzione e in consegna entro l'anno uno nuovo a Genova, uno a Ravenna e un terzo sempre nell'area della Sicilia. Già ordinati. Fa parte del piano per il riordino della nostra flotta». —

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

DA BRINDISI ALLA SPEZIA

Via il carbone dall'Italia, Enel e il piano energia pulita

L'uscita dell'Italia dal carbone è fissata al 2025 e l'Enel fa partire il conto alla rovescia. Il gruppo elettrico ha presentato la domanda di autorizzazione per la conversione di quattro centrali, avvertendo però che l'iter deve essere immediato, altrimenti la trasformazione «non potrà essere garantita», con tutti i rischi connessi alla sicurezza del sistema elettrico. L'occasione per fare il punto sulla preparazione al cosiddetto "phase out" è stata l'audizione alla Commissione attività produttive della Camera del responsabile per l'Italia dell'Enel, Carlo Tamburi, che, sul Piano nazionale energia e clima, ha confermato l'abbandono entro sei anni di quella che viene considerata la risorsa energetica più inquinante.

L'uscita dal carbone farà venire meno 8 gigawatt di capacità installata attualmente distribuita su otto impianti, di cui sei in capo all'Enel. Entro il 2025 questi siti andranno convertiti a una produzione energetica più pulita: l'Enel, ha spiegato Tamburi, ha presentato al ministero dell'Ambiente l'autorizzazione per trasformare le centrali di La Spezia, Fusina a Venezia, Torre Nord a Civitavecchia e Brindisi in «impianti a gas a ciclo aperto da 500 megawatt ciascuno, ma possono anche essere convertiti in impianti a ciclo combinato».

LA CERIMONIA PER IL TRAGHETTO PIÙ GRANDE DEL MEDITERRANEO

Onorato si schiera con i camalli: «Dico no all'autoproduzione»

L'armatore di Moby e Tirrenia: «I marittimi non devono fare il lavoro dei portuali. Questa è la miseria della globalizzazione»

GENOVA

Nasce l'alleanza tra camalli e marittimi italiani. Vincenzo Onorato, il gran cerimoniere, ha preparato tutto: la "nave manifesto", la cornice giusta e la battaglia da portare avanti «per fermare la speculazione armatoriale: dobbiamo dare una risposta politica forte e certa». Così sulla Maria Grazia Onorato, «il più grande tra-

ghetto merci del Mediterraneo» pronto per essere schierato a Genova sulla linea verso Malta e arrivato ieri nel capoluogo ligure, dopo l'armatore sale sul palco anche il console della Culmv, Antonio Benvenuti. La lotta per i portuali, più che sulla nazionalità, è sul salario, ma è comunque una buona base di partenza. A benedire il patto anche il governatore ligure Giovanni Toti che saluta l'arrivo della nuova nave prima che parta per il primo viaggio operativo dal terminal di Spinelli. L'armatore di Moby e Tirrenia invita tutti a prestare attenzione alla fiancata della nave, quella che ri-

porta a caratteri colossali il manifesto politico "Onorato per i marittimi italiani": «Da anni mi batto per l'occupazione dei marittimi italiani, perché oggi la globalizzazione sui mari è diventata la globalizzazione della miseria. I marittimi extracomunitari vengono pagati 200 o 300 dollari al mese, mentre i nostri marittimi restano a casa a fare la fame». Onorato spiega ancora: «In questa guerra qualche battaglia l'abbiamo persa e l'arroganza di certi armatori va avanti, fino al punto di parlare di autoproduzione: il marittimo imbarcato si mette a fare le operazioni portuali. In mol-



La Maria Grazia Onorato nel porto di Genova

ti casi saranno marittimi extracomunitari sottopagati a farlo. Questa è la globalizzazione della miseria: vogliamo sfasciare anche i porti e mandare a casa altre persone?». Ed è l'altro fulcro su cui si regge l'asse con i portuali: «Vogliamo fare fuori tutto nel nome

della speculazione armatoriale? Almeno si abbia il coraggio di dirlo chiaramente». La scelta di Genova non è casuale: dal capoluogo ligure, pochi giorni fa, "Paddy" Crumlin segretario generale del sindacato internazionale Itf, aveva tuonato contro il dumping

degli armatori nei porti, compresi quelli italiani: «Riportiamo Genova al centro del Mediterraneo e facciamo in modo che questa centralità ridia tono e slancio all'occupazione» chiude Onorato. —

SI. GAL.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI