

# Gavarone difende i suoi rimorchiatori

## Rimorchiatori Riuniti risponde alla Ignazio Messina e svela le strategie del Gruppo nei settori non core

**Genova** – “Nel nostro lavoro il rischio industriale esiste eccome e mi sento di poter dire che è legato strettamente alla nostra efficienza e va a vantaggio anche e soprattutto degli utenti del servizio di rimorchio”.

In questo ragionamento è racchiusa la replica dell'amministratore delegato del Gruppo Rimorchiatori Riuniti, Gregorio Gavarone, che dalle pagine di Ship2Shore ha voluto mettere la parola fine alle polemiche sorte fra il Gruppo genovese Messina e la Confederazione Italiana degli Armatori esponendo in maniera chiara il proprio punto di vista sulla vicenda. “Le parole di Ignazio Messina riportate dalla vostra rivista (*Ship2Shore* N.14-2009) mi hanno lasciato quantomeno perplesso” ammette Gavarone che tiene comunque a sottolineare come la reciproca stima personale e professionale rimane comunque inalterata. “Su questa vicenda Confitarma ha deciso di schierarsi prendendo una posizione condivisa dalla larga maggioranza degli associati quindi non ritengo corretto che l'interesse di alcuni operatori debba prevalere su una visione appoggiata da un'ampia rappresentanza dei suoi membri”.

Le convinzioni dell'imprenditore genovese portano a pensare che una potenziale scissione fra i compiti di sicurezza e i servizi commerciali offerti dalle società di rimorchio non sia una strada facilmente percorribile come sarebbe

altrettanto difficile ricondurre alla libera contrattazione fra le parti le tariffe dei servizi in oggetto. “Come punto di partenza mi preme evidenziare il fatto che le tariffe negli anni passati abbiano subito incrementi medi inferiori all'1,3% all'anno, dunque ampiamente al di sotto anche del tasso d'inflazione” sottolinea Gavarone. “Separare le tariffe fra servizio di rimorchio o di sicurezza non sarebbe semplice; si finirebbe per dover obbligare gli armatori a prenotare questi servizi di rimorchio per tempo imponendo invece nel caso venga richiesto un intervento all'ultimo minuto un'applicazione tariffaria assimilabile al salvataggio. È indubbio d'altronde che se un armatore opera con navi datate o gode di un posizionamento del terminal sfavorevole la probabilità che accadano situazioni critiche nelle fasi di manovra sono innegabilmente superiori”. Nemmeno pensare di attribuire il costo dei servizi tecnico nautici per la sicurezza alla collettività portuale non sarebbe una strada percorribile secondo Gavarone poiché il 99%

degli interventi della Rimorchiatori Riuniti nel porto di Genova sono al servizio delle navi e non dei terminal o dei magazzini. “Il servizio di rimorchio offerto nel capoluogo ligure è un esempio di eccellenza a livello europeo e altri operatori non dovrebbero essere invidiosi se noi riusciamo a offrirlo in maniera efficiente e



Gregorio Gavarone

competitiva perché questi risparmi si ripercuotono in maniera positiva anche sugli stessi utenti” chiosa sulla vicenda Gavarone. “Per questi motivi continuiamo a investire in nuovi mezzi sempre più tecnologici che ci permettono di mantenere sotto controllo e ottimizzare le risorse umane e contemporaneamente offrire standard di sicurezza ed efficienza ancor più elevati; mi sento di dire che così com'è il servizio di rimorchio non va cambiato, è un monopolio naturale che garantisce standard elevatissimi di

servizio mentre le dimensioni dei porti italiani ovviamente non consentono di mettere in concorrenza due aziende per la stessa attività come avviene per esempio a Rotterdam”.

Ad oggi Rimorchiatori Riuniti dispone a Genova di 13 unità (più alcune altre di riserva) e garantisce lavoro a 120 persone fra marittimi e altri lavoratori direttamente collegati alle attività di rimorchio del Gruppo. Un lavoro prezioso e indispensabile offerto dapprima da varie aziende che nel 1922 hanno dato vita alla Rimorchiatori Riuniti che nel corso degli anni ha diversificato la propria mission aziendale entrando in nuove aree di business. “Ad oggi le attività di rimorchio valgono poco meno di un terzo del fatturato del Gruppo che si aggira sui 150 milioni di euro” prosegue Gavarone. “Il servizio offerto in Italia nei porti di Genova e Salerno vale ormai solo un 60% della attività di rimorchio mentre la parte restante del business è in mano alla Tug Malta che sta ottimamente compensando il calo di lavoro registrato nel nostro Paese”. Le maggiori soddisfazioni arrivano però dall'off-shore dove la Rimorchiatori Riuniti è entrata all'inizio degli anni'80 costituendo la Finarge Armamento Genovese che opera una flotta di 8 rimorchiatori d'altura a cui vanno aggiunti altre due unità in costruzione in Spagna (cantieri Union Naval

Valencia e Armon). “Negli ultimi anni abbiamo avviato investimenti importanti in questo settore ordinando cinque *new buildings* che andranno a rinforzare la flotta Finarge consolidando così il ruolo di una società altamente specializzata e competente attiva in un mercato di nicchia che finora sembra aver patito meno gli effetti della crisi”. Lo stesso non si può dire invece per le due unità portacontainer da 2.452 teus (Cielo d'America e Cielo d'Europa) restituite da d'Amico Società di Navigazione che le aveva prese in *bare boat charter* e sono attualmente in cerca d'impiego.

Torna l'ottimismo parlando invece di Euroceanica, la controllata del Gruppo impegnata nel settore chemical e rinfuse secche, che dimostra di sapersi difendere di fronte alla congiuntura attuale e che riceverà alla

fine dell'anno in consegna una nuova Panamax da 76.000 dwt. “Nel mercato *chemical* stiamo resistendo bene nonostante un calo nei carichi ci sia stato; Euroceanica non ha comunque mai messo in discussione il programma di sviluppo della flotta” conclude Gavarone anticipando che sono comunque alla finestra in attesa di eventuali occasioni di mercato. “Nei prossimi mesi ci aspettiamo possano sorgere interessanti opportunità soprattutto su navi *second hand*, sarà importante saper scegliere il timing giusto per conciliare al meglio un buon prezzo di mercato con il momento più vicino possibile alla ripresa dei traffici che mi aspetto possa prendere avvio con una risalita del liquid bulk”.

**Nicola Capuzzo**

