

Due nuovi rimorchiatori per Genova

Al battesimo di Norvegia e Spagna per Rimorchiatori Riuniti, consegnati da un cantiere della Spagna, si parla anche di *tax lease* e di liberalizzazioni dei servizi tecnico-nautici

Genova – Questa volta tocca a Norvegia e Spagna.

Sono questi i nomi con cui, nel rispetto della tradizione che vuole nomi di paesi per le navi della flotta, sono state battezzati la settimana scorsa due nuovi rimorchiatori gemelli della compagnia genovese Rimorchiatori Riuniti, facente capo alle famiglie Delle Piane e Gavarone e titolare del servizio di rimorchio portuale nei porti di Genova e Salerno e a Malta.

“Ci sono stati consegnati” spiega Alberto Delle Piane (figlio del presidente Giovanni) “dal cantiere spagnolo Astilleros Armon di Burela, in Galizia, ad agosto e a settembre. Si tratta di unità realizzate su design di Robert Allan da 275 tonnellate di stazza, lunghe 24,40 metri e concepite specificamente per il rimorchio portuale, con un focus sulla potenza – due motori Caterpillar da 5.200 BHP e bollard pull da 70 tonnellate – e sulla manovrabilità, essendo dotate di sistema propulsivo di

poppa (Azimuthal Stern Drive) per il quale stiamo sottoponendo a un training specifico il nostro personale”.

Norvegia e Spagna entreranno in servizio a Genova, nell’ambito del normale rinnovo delle 13 unità che la concessione a Rimorchiatori Riuniti prevede siano operate nel porto ligure: “Usciranno dalla flotta due unità del 1991, il Perù, che, dopo un incidente occorsogli a inizio anno con conseguente *total loss* del mezzo, è stato rilevato da un assicuratore che lo destinerà probabilmente a scrapping, e l’Irlanda, che è invece ancora un mezzo validissimo e che potrebbe essere destinato a Salerno” prosegue Delle Piane.

Le due unità sono costate circa 13 milioni di euro, un prezzo ritenuto ottimo dalla compagnia, anche in relazione alla qualità elevata garantita dalla cantieristica spagnola, la cui appetibilità potrebbe però deteriorarsi a seguito dell’indagine della Commissione Europea sul *tax lease* (S2S n.37/2011). “Il problema ci tocca solo in parte, perché i cantieri spagnoli ci hanno in questi anni presentato preventivi al netto del *tax lease*, per cui sono solo i cantieri ad aver beneficiato direttamente della misura. Quel che rileva dal nostro punto di vista è capire se la cantieristica spagnola, che qualitativamente è ottima e pari in Europa solo a quella italiana, continuerà ad offrire prezzi competitivi. Per il momento Rimorchiatori Riuniti – che ha in costruzione ancora un rimorchiatore portuale in Spagna – non ha ordini in vista, per cui ci riserviamo di valutare un ampio raggio di cantieri, che comprende Spagna e Italia, ma anche Turchia, senza escludere il Far East, la cui problematicità maggiore rimane il trasferimento in Mediterraneo delle *newbuildings*” dettagliano all’unisono Delle Piane e il managing

director Gregorio Gavarone.

Ultimo argomento affrontato è stata la richiesta di liberalizzazioni dei servizi tecnico nautici avanzata dal presidente dell’Autorità Portuale di Venezia Paolo Costa: “Se lo scopo è quello di migliorare le regole e i controlli al fine di alzare gli standard qualitativi dei servizi, sono d’accordo e ritengo ci siano margini per agire, ma nel caso del rimorchio occorre parlare con attenzione di liberalizzazione, i cui effetti potrebbero essere opposti a quelli auspicati da Costa. Il servizio infatti è una sorta di monopolio naturale e in Italia viene sottoposto a un ampio controllo tecnico e tariffario, in pieno accordo con l’utenza; la presenza di più soggetti metterebbe a repentaglio quelle economie di scala che, in una cornice regolamentare ben definita, permettono di avere un servizio di qualità a costi accettabili. Se il paragone è con i porti nordeuropei, credo che sia preferibile, anche per l’utenza,



Il comandante della Capitaneria Felicio Angrisano con Merlo e Gavarone

un monopolio ben regolato a oligopoli sregolati” puntualizza Delle Piane. “Per quel che riguarda Rimorchiatori Riuniti, d’altro canto, crediamo che, al di là della concessione, l’obiettivo sia quello di soddisfare il cliente e lavorare meglio degli altri, offrendo un servizio efficiente grazie a un investimento continuo in mezzi e formazione, che vada di pari passo con la crescita dimensionale e tecnologica del porto” chiude Gavarone.

Sul tema interviene, con una posizione simile, anche Luigi Merlo, presidente della Port Authority genovese, presente alla cerimonia: “Il problema è sicuramente reale a Venezia, ma a Genova ad esempio non lo avverto. Quel che voglio dire è che forse bisognerebbe affrontare l’argomento su base locale, perché esistono porti come il nostro dove il sistema vigente dei servizi tecnico-nautici soddisfa pienamente noi (da un punto di vista dell’attività di controllo e supervisione), i fornitori degli stessi e l’utenza. Occorre quindi stare attenti a non avviare dinamiche che, per un effetto domino, rischierebbero di minare la solidità di sistemi che per certi porti, come il nostro, rappresentano un atout competitivo importante. Poi è vero che sul tema pende una direttiva europea, per discutere della quale occorre che l’Italia assuma una posizione univoca e condivisa. In questo possono giocare un ruolo Assoporti, che deve rispondere alle problematiche sicuramente tangibili di Venezia senza però aprire nuovi fronti in un momento difficoltoso per gli scali italiani, e la legge di riforma dell’84/94, il cui testo in esame salvaguarda l’attuale sistema”.



Alberto Delle Piane



Giovanni Delle Piane prima del battesimo del Norvegia