

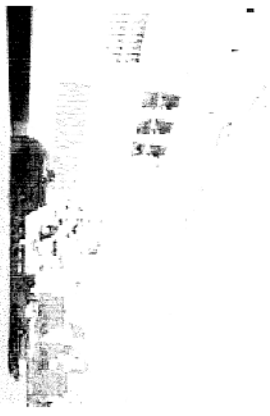
Le due fazioni dei rimorchiatori unite contro Messina

Mattioi (Assorimorchiatori) e De Domenico (Federimorchiatori) disapprovano l'uscita dell'armatore genovese sull'autoproduzione in contrasto con Confitarma

Napoli - "Secondo me, Messina è solo nella sua richiesta: alla fine non vorrei fosse tutto finalizzato ad ottenere uno sconto sul servizio. Ma poi l'autoproduzione cos'è? Forse una leva per arrivare ad una deregulation?"

Col suo parlare pacato ma fermo Mario Mattioi (Ca.firma), presidente di Assorimorchiatori - la più antica e numericamente più cospicua associazione di società di rimorchio in Italia con 8 aziende che coprono il 70% del business - è piuttosto lapidario nel liquidare la recente uscita della Ignazio Messina nei confronti di Confitarma (*Ship2Shore* n. 10/2009), accusata dall'armatore genovese di schierarsi a fianco dei rimorchiatori e contro i reali interessi dei soci.

Un giudizio che Mattioi, il quale riveste la duplice veste di armatore di navi di lungo corso e di rimorchiatori, respinge, mostrando fiducia nella federazione di cui è uno dei maggiori candidati alla presidenza per le prossime elezioni di luglio. "Le aziende di rimorchio in Confitarma sono in tutto una ventina su 280 associati e nel comitato esecutivo vi sono solo 3 membri su 14. Noi, unici insieme alla SEFS, siamo rimasti in Confitarma anche quando Assorimorchiatori ne era uscita", spiega, ricordando di essere stato "uno degli artefici dell'accordo sulle tariffe avviato nel 2000 sotto la presidenza di Montanari: un lavoro concertato tra Confitarma,



Federalinea, Federagenti, Assoporti e Guardia Costiera e poi portato al ministero per la sua finalizzazione nel 2003. Oggi siamo a cinque anni di sperimentazione. Credo si possano trovare dei *modus vivendi* più che degli accordi in deroga. Invece si è creata una frangia di estremismo che non si capisce dove intenda arrivare".

L'armatore partenopeo ricorda come il servizio di rimorchio abbia un interesse generale legato alla sicurezza che postula una garanzia di pronto intervento con la massima attenzione al salvataggio. "Il quesito da porsi è piuttosto: si può migliorare l'efficienza del servizio? Certo, occorre fare grandi sforzi in questa direzione.

Ma la soluzione non è nella liberalizzazione, che reca in sé rischi enormi. Alcuni anni fa abbiamo commissionato una ricerca a Drewry che ha evidenziato come il traffico in tutti i porti d'Italia è molto inferiore alla sola Rotterdam, dunque pare impossibile pensare ad una concorrenza aperta, per la quale ci vorrebbero società e traffici enormi. Quello del rimorchio è un monopolio naturale e la tariffa amministrativa è una garanzia per l'utente".

Sotto il Vesuvio è anche la

sede della Rimorchiatori Napoletani, presieduta da Gianni Andrea De Domenico, parte - insieme a Moby, Rimorchiatori Panfido di Venezia e le società ad esse collegate, per un totale di 18 concessionarie dei servizi portuali - di Federimorchiatori, federazione nata nel 2006 da una scissione in seno ad Assorimorchiatori, e come tale spesso in contrasto con essa.

Ma non in questo caso: "È normale che non vi sia mai stata simpatia per il nostro mestiere. La Ignazio Messina è come sempre un'azienda assai schietta, ma che tuttavia non ha un'idea ben precisa di dove possano portare certe richieste, talvolta un po' talebane. Confitarma li ha sempre ascoltati, loro sanno benissimo che il settore è sotto controllo, e non è vero che non partecipano al processo di formazione delle tariffe" chiarisce De Domenico. "Anzi, se andiamo ad esaminare i pesi specifici del business svolto in Italia, forse sarebbe il caso che fosse un'utenza straniera, piuttosto che italiana, a partecipare al processo decisionale delle tariffe".

L'operatore napoletano sottolinea il duplice ruolo di armatore e terminalista di Messina.

"E in questo secondo ruolo l'azienda assume atteggiamenti un po' politici: credo che lo faccia anche in vista di ottenere qualche cosa a terra. Ma come negare che avere un contratto di concessione (per il servizio di rimorchio, ndr) è assolutamente necessario per programmare certi investimenti? Occorre ricordare che i nostri prezzi sono bassi ed i margini ben inferiori a quelli degli stranieri. Diciamo pure che i rimorchiatori italiani sono tra i peggio pagati, soprattutto in funzione dell'impegno richiesto. A Napoli la tabella richiede 3 mezzi ma noi ne dobbiamo mettere a disposizione almeno 5, perché quando accade, come nell'altro weekend, il varo di una nave a Castellammare di Stabia, due mezzi sono impegnati laggiù. E questi sono costi aggiuntivi che nessuno ci riconosce, noi non guadagniamo niente da questi servizi..."

Angelo Scorza