



SHIP 2 SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI



Direttore Responsabile: **Angelo Scorza**



ARCHIVIO | SPECIALI | EVENTI | MULTIMEDIA | SONDAGGI | LIBRERIA | INDEX

Cerca nel sito



SHIPPING
NAVI & CANTIERI

LOGISTICA
INTERMODALE & TRASPORTI

PORTI
SERVIZI & POLITICA

ENERGIA
TRADING & COMMODITIES

RUBRICHE
ALTRE CATEGORIE



Maritime Container Terminals - Intermodal - Logistics

Sei in Home » Shipping » Gesmar pronta a ordinare 5 nuovi rimorchiatori



Shipping

31/10/14 08:00

Gesmar pronta a ordinare 5 nuovi rimorchiatori

Vitiello, neo presidente di Assorimorchiatori, svela le prossime mosse del gruppo in vista delle gare per i servizi di rimorchio



Ravenna – La liberalizzazione del servizio di rimorchio nei porti italiani inizia a produrre i suoi positivi effetti quantomeno sulla cantieristica navale. Il Gruppo Gesmar di Ravenna, a pochi mesi di distanza dall'ingresso nell'azionariato di Rimorchiatori Riuniti (**che ha rilevato il 50% di Setramar**), sembra infatti pronta ad avviare un nuovo piano d'investimenti per potenziare e ammodernare la flotta. Il presidente Luca Vitiello, riassumendo la potenza di fuoco attuale del gruppo armatoriale romagnolo (fatturato consolidato di circa 40 milioni di euro), parla di una "flotta composta da 50 mezzi navali fra rimorchiatori portuali, d'altura, AHTS, navi appoggio, Fast Supply Vessel e navi antinquinamento. Se si sommano anche i mezzi dei nostri partner di Rimorchiatori Riuniti – aggiunge Vitiello - arriviamo a 75 unità, ma l'obiettivo è quello di arrivare a 80 navi già entro fine 2015 e quindi ci prepariamo già nel breve termine a ordinare altri 5 o 6 rimorchiatori da 6/7.000 cavalli di potenza, utilizzabili sia per impiego portuale che per servizi d'altura. Da grande supporter dal made in Italy e da ravennate sarei felice se questa commessa se l'aggiudicassero i cantieri Rosetti Marino così il lavoro rimarrebbe in Italia, ma una decisione definitiva sulla questione al momento non è ancora stata presa".

La partnership con Rimorchiatori Riuniti in Gesmar Vitiello la definisce "un'operazione ben riuscita fra due aziende complementari che in Italia operano una in Adriatico e l'altra nel Tirreno, mentre all'estero

Anno
2014

N° 40

LEGGI
L'ULTIMA
RIVISTA

DOWNLOAD PDF ►



FOTO



VIDEO



MULTIMEDIA ►

una è attiva soprattutto in Nord Europa e l'altra nel Mediterraneo e in Brasile. Per poter competere in un mercato come quello del rimorchio sempre più consolidato e liberalizzato a livello internazionale, sarà determinante potersi proporre sul mercato come gruppi solidi e con flotte importanti di navi".

Anche lo shipping italiano si prepara a una serie di gare per l'affidamento in concessione delle attività di rimorchio portuale. Per molti anni questo ricco business è stato tramandato con rinnovi di concessioni alle società già presenti sul mercato delineando situazioni di monopoli naturali nei vari scali marittimi nazionali. Dall'anno scorso, però, [una circolare del Ministero dei Trasporti](#) (su input di Bruxelles) ha chiarito che d'ora in poi per questo servizio tecnico-nautico sarà necessario bandire una gara pubblica per l'affidamento in concessione.

Il tema è molto sentito perché si profila dopo decenni uno stravolgimento degli assetti ormai consolidatisi nel comparto, con il rischio concreto che in Italia si affaccino anche importanti gruppi stranieri. Luca Vitiello, neo presidente di Assorimorchiatori, sottolinea infatti che "il futuro del rimorchio portuale sarà fatto di gare perché il mercato ormai è stato liberalizzato". Liberalizzato nel modo giusto, secondo Vitiello, perché "anche in Italia l'indirizzo è quello di garantire la concorrenza per il mercato. Nelle realtà portuali italiane, non esattamente grandi e importanti in termini di traffici come Rotterdam, difficilmente può esserci spazio per più di una società che offre il servizio di rimorchio in ogni porto. L'unico rischio che temo è la cosiddetta 'maledizione del vincitore', vale a dire gare eccessivamente al ribasso con tariffe che non consentono poi al fornitore del servizio di sopravvivere economicamente".

A complicare le cose per le società italiane è il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro dei marittimi da rinnovare e sul quale si fatica a trovare un'intesa coi sindacati. Il presidente di Assorimorchiatori spiega infatti che "il nodo della questione è quello del riposo a bordo. In Italia quando i rimorchiatori sono fermi fra un servizio di rimorchio e l'altro (a volte passano anche diverse ore) questo tempo vale come turno di lavoro mentre all'estero no. Questo fa sì che gli operatori stranieri siano più competitivi rispetto alle nostre aziende nazionali (possono assumere meno marittimi, ndr) e per questo non firmerò mai un contratto collettivo che non preveda il riposo a bordo. Come inserirlo e regolamentarlo spetterà poi alla contrattazione di secondo livello perché da porto a porto la situazioni sono differenti. Su questo le controparti sono ancora distanti ma entrambe sanno che sarà necessario per il bene di tutti arrivare a una soluzione condivisa".

In attesa che venga trovata una quadra sul riposo a bordo, la liberalizzazione del rimorchio portuale in Italia è una procedura ormai irreversibile e pare ci siano già alcuni porti (Bari e Olbia in primis) dove la Capitanerie di Porto sarebbe pronta a pubblicare i bandi di gara. Il numero uno del Gruppo Gesmar si dice dunque pronto alla battaglia: "Negli ultimi anni abbiamo già partecipato a diverse gare all'estero, in Nord Europa e in Sud America, e siamo pronti dunque a partecipare anche a quelle che saranno bandite in Italia. Appena due anni fa - aggiunge ancora Vitiello - Gesmar ha acquisito la norvegese Stadt Sjøtransport SA che nell'estate del 2013 si è aggiudicata da Grieg Logistics un contratto di 5 anni (con opzione per altri 3) per le attività di rimorchio a Sognefjorden. Attualmente un rimorchiatore della flotta opera a noleggio nel porto di Valencia mentre un altro è impiegato in Angola. Dal 2002 al 2010 il gruppo aveva una società a Caracas che supervisionava l'attività di tre mezzi della flotta impiegati nei porti venezuelani di Maracaibo e Puerto La Cruz". Attualmente sette rimorchiatori sono operativi all'estero e la società ha da poco partecipato al bando di gara per l'assegnazione del rimorchio nel porto di Barcellona.

Insomma concorrere in gare internazionali per fornire servizi di rimorchio nei porti italiani non spaventa il gruppo armatoriale romagnolo che già oggi opera in concessione attraverso varie joint venture nei porti di Ravenna (SERS), Ancona (attraverso la CORIMA), Trieste (Tripmare), Termoli (STERS) e tramite Gesmar a Ortona, Pescara e Vasto. Oltre al business del rimorchio portuale, il gruppo guidato da Luca e Riccardo Vitiello è attivo anche nei servizi antinquinamento e trattamento rifiuti nel porto di Livorno attraverso la Labromare (società della quale è stato recentemente [ceduto il 50% alla Fratelli Neri](#)) e partecipa al consorzio Castalia. Gesmar è infine presente anche nel terminalismo portuale a Ravenna con la società Docks Cereali (joint venture con il Gruppo PIR) che opera il terminal per la movimentazione di rinfuse secche più grande del Mediterraneo.

Il fatturato consolidato del Gruppo Gesmar si aggira intorno ai 40 milioni di euro e i dipendenti complessivamente impiegati dalle società del gruppo sono circa 400.

Nicola Capuzzo



TAG : rimorchio

Mi piace

Commento