



## Rimorchiatori a Napoli ma dove vanno i marinai?

**C**osì recitava un vecchio ritornello che viene subito alla mente pensando alla situazione paradossale che vivono i rimorchiatori del Porto di Napoli.

Per 60 anni organizzati presso l'Immacolatella Vecchia con uffici operativi, officina e spogliatoi, ne sono stati sfrattati da circa 4 per far posto ai traghetti, come da piano regolatore portuale; ma, mentre gli uffici operativi sono stati riorganizzati presso l'area di pilotaggio al Vittorio Emanuele, anche se non si sa per quanto tempo ancora perché zona destinata alla cantieristica, restano aperte le questioni relative al parcheggio ed agli spogliatoi per le 70 persone di equipaggio che a turno ruotano nelle 24 ore, ed all'officina, necessaria alla continua manutenzione dei mezzi, dovuta alla complessità delle operazioni di rimorchio, la cui mancanza sta creando non poche diseconomie all'azienda armatrice.

Ma più sconcertante ancora è che, come ci spiega il Presidente della Rimorchiatori Napoletani SrL **Gianni Andrea de Domenico**, "di ormeggi non se ne parla proprio. Abbiamo scoperto con grave disappunto che il piano regolatore portuale di Napoli non prevede un ormeggio per i servizi o meglio lo prevede solo per le imbarcazioni dei piloti, i quali si sono fatti la loro banchina da-



vanti alla torre di pilotaggio" mentre i rimorchiatori, che hanno più di 5 metri di pescaggio, sono costretti a vagare da una banchina commerciale all'altra "rubando" gli spazi momentaneamente liberi con "un andirivieni continuo di navi rimorchiatori e di equipaggi" che si traduce in costi aggiuntivi di bunker e in danneggiamento degli scafi a seguito di urti accidentali, per i trasferimenti in massa dei mezzi quando c'è un po' di vento. Altro problema è il rifornimento di acqua uso bordo "Prima avevamo la

nostra banchina con la nostra acqua, adesso invece per il rifornimento bisogna approfittare della disponibilità di qualche banchina commerciale e sui rimorchiatori, che sono mezzi operativi armati con personale a bordo, di acqua se ne fa un grande utilizzo". Continua Gianni de Domenico "Esiste un progetto "semiteorico" di una darsena servizi che dovrebbe nascere davanti alla torre di pilotaggio, tutto questo però non l'abbiamo visto su un progetto ufficiale", a parte che, per effetto della legge 84/94, i servizi tecnico-nautici non sono coinvolti nelle decisioni di politica portuale non partecipando al Comitato Portuale, "uno dei grossi buchi di questa legge ed il fatto che non ti danno gli ormeggi, nasce anche da questo". Questo stato di cose, che non ha uguali in Europa, si somma al calo dei traffici nel Porto di Napoli di merce alla rinfusa, che tradizionalmente richiede servizi di rimorchio. "Mentre altre tipologie di traffico, come le navi da crociera, hanno avuto un forte boom, noi abbiamo avuto negli ultimi 6-7 anni una crisi progressiva, cioè in pratica siamo passati da circa 35 operazioni al giorno, che era una media normale negli anni '80, a gole di 6-7 operazioni giornaliere. Il fondo lo abbiamo toccato a marzo-aprile di questo anno con momenti di enorme



difficoltà con zero rimorchi per 2-3 giorni di seguito, cose che non avremmo mai immaginato di dover vedere. In quel periodo noi siamo stati sull'orlo di mettere su piazza il personale perché se avessimo seguito quella flessione avremmo dovuto ridurre di oltre il 50% la forza lavoro ed anche il servizio".

Gli ultimi mesi hanno providenzialmente visto una timida ripresa, e nel frattempo l'azienda armatrice è riuscita a "riorganizzare il servizio con un profilo più basso di 3 rimorchiatori di giorno, molto spesso sovrabbondante rispetto alle esigenze, e 2 di notte, il minimo imposto per la sicurezza della navigazione notturna". Rispetto agli altri porti "Napoli ha un utilizzo medio che a stento sfiora l'ora al giorno per rimorchiatore, contro una media europea di circa due e quella dei più fortunati di 3 ore e

mezzo. Siamo ad un terzo dell'efficienza reale di un porto che funziona bene".

Diversamente è l'andamento della Rimorchiatori Napoletani su Taranto, che è un porto che è cresciuto notevolmente attraverso una attenta programmazione che ha consentito di "progettare le operazioni in maniera superefficiente mettendo esattamente quello che serviva e saturando così al massimo l'impiego delle risorse". Infatti, il porto è cresciuto nelle attività portacontenitori che è un traffico aggiunto, nell'attività cisterniera, diventando il porto di riferimento dell'area Centro-Sud per i traffici petroliferi, in quella delle rinfuse varie, soprattutto legate all'ILVA ed ai derivati dell'acciaieria ed in quella militare, per la quale si prevedono ulteriori sviluppi con la realizzazione del progetto della nuova base Nato.

Per il traffico aggiunto portacontenitori, la programmazione del servizio tecnico-nautico del rimorchio è potuta avvenire con 3 anni di anticipo grazie all'esperienza del terminalista ed alla sensibilità della Autorità Portuale "molto attenta a non chiedere più del necessario e a dare i tempi giusti per poter creare tutta la struttura logistica e organizzativa che serviva per il servizio", continua l'ing. de Domenico, mentre "da parte nostra abbiamo avuto una buona dose di coraggio perché abbiamo scommesso che le cose si facessero nonostante i tantissimi ostacoli e vincoli, e questo ha dato buoni risultati. Taranto è uno dei pochi porti italiani che è cresciuto fisiologicamente partendo da una struttura preesistente". L'inserimento di una nuova attività nell'economia portuale tarantina ha avuto un



► forte effetto anche sul cambiamento di mentalità dei vecchi detentori del traffico del porto, verso i quali sono stati compiuti molti sforzi per "non scontentare le clientele pregresse, importanti e forti, basti pensare che l'ILVA, prima della apertura del terminal contenitori, era il 60-70% del traffico, il 25% cisterniero e il rimanente era militare" e per fargli accettare l'idea che il nuovo coinquilino, avendo un profilo di traffico totalmente diverso, con operazioni molto più brevi, più frequenti e una darsena di evoluzione molto più ampia, necessitava di una tariffa differenziata, determinando così un esemplare salto qualitativo che ha premiato il porto nel suo complesso con quasi il raddoppio dei traffici.

Certo, a differenza di Taranto, nei porti storici "nati come rifugi per un naviglio che normalmente non superava i 60m quindi con banchine corte, anguste, un entroterra vincolato dall'urbanistica cittadina, per non parlare poi di Napoli che ha visto la città mangiare il porto" si riscontrano problemi di sviluppo oggettivi. Nonostante ciò, de Domenico è ottimista "Napoli ha ancora delle buone possibilità di lavoro, non abbiamo una grossa concorrenza a breve raggio e le navi che trasportano merci destinate all'entroterra campano e anche laziale comunque vi approdano, ha una buona posizione geografica, ha quasi 250 giorni all'anno di tempo stabile e soleggiato, ha una forte

tradizione degli operatori ed il radicamento di strutture armatoriali che comunque vi fanno riferimento, insomma ha degli



atout da giocare.

Comunque le difficoltà ci sono e, per quanto riguarda noi, credo che ci sia bisogno ancora di qualche anno prima di poter vedere se le cose proseguiranno come speriamo nella ripresa economica di tutto

il settore". "In particolare, il rimorchio richiederebbe una presa di coscienza un po' più lungimirante, che stabilisca chi paga questo servizio".

"Chi oggi riesce a beneficiare della presenza di un servizio pagato da altri ma pronto al fiammifero quando hai qualche piccola difficoltà, difficilmente accetta di pagare anche poco in più di quello che normalmente non paga, quindi dovrebbe essere imposto da una regia super partes che però ha difficoltà a fare questa scelta perché la concorrenza tra

i porti è spietata, e un tale meccanismo potrebbe essere un boomerang negativo piuttosto che una spirale virtuosa: la nave che vede nel conto esborsi una penalizzazione anche solo di poche centinaia di euro preferisce allungarsi su un altro scalo vicino".

In realtà, "bisognerebbe ampliare talmente tanto il bacino di utenza da non far pesare sul singolo il costo del servizio, questa è la cosa di base". Invece, in queste condizioni, le richieste, già avanzate per i primi approdi, di 4 rimorchiatori per ogni grande nave portacontenitori che arriverà nel porto, costringe ad un aumento del taglio minimo dei mezzi non sostenuto da un traffico complessivo "noi cerchiamo di far leva sulla flessibilità del personale, arruolando a chiamata e non su base stabile tutti i rimorchiatori necessari, legandoci alla buona volontà e disponibilità del personale che tuttavia non sempre può esserci, e gestendo un continuo compro-

### Scheda anagrafica

Rimorchiatori Napoletani Srl  
 Inizio attività 1877 c.d. Gruppo di Piazza Francese  
 Fondata il 18 giugno 1917  
 Registrata presso il Tribunale Napoli nel 1937  
 N. totale di persone impiegate: 165 escluse le attività di altura ed off-shore UK  
 Flotta: 20 rimorchiatori; 1 North Sea Standard Barge  
 Prestazioni: circa 20.000 nei porti di Bari, Gaeta, Napoli, Taranto



messo tra costi e richieste".

La denuncia di de Domenico è ferma e decisa sull'urgenza di " fare una programmazione seria, con un orizzonte minimo di 4-5 anni per poter organizzare ed indirizzare le scelte anche di gestione".

La richiesta di chiarezza sulle linee di sviluppo del porto si fonda, oltre che sull'insostenibilità di operare in soprannumero e con personale in esubero, su due motivi principali: il primo basato sull'anelasticità del servizio rimorchiatori, per la quale né ad una contrazione di traffico né ad una crescita non programmata può seguire una risposta di adeguamento che non metta in crisi in maniera profonda

l'organizzazione e l'economia dell'impresa, considerando che anche una qualsiasi lieve variazione "va concordata, contrattata e passa attraverso momenti anche duri di trattativa con il personale e le organizzazioni sindacali".

Il secondo, invece, sulla considerazione tecnica che un rimorchiatore comporta 3,5 equipaggi in shift (turno), che significa 4 comandanti le cui formazione, addestramento e perizia operativa richiedono un tempo da un minimo di 6 mesi ad un massimo di 2 anni. "Fino a poco tempo fa il porto aveva un suo equilibrio, ma adesso si è trovato a fare i conti con realtà e forze esterne. C'è un fortissimo confronto

con gli altri porti ed un collegamento altrettanto forte con l'entroterra politico e sociale e tutto questo senza limitare bene competenze e ruoli".

"Non dico che la città non abbia il diritto di fruire di una delle sue strutture, però se si dimentica che il porto è un'industria e lo si confonde con un giardino pubblico qua è la fine.

Bisogna fare una scelta: essere ancora una città che ha un porto? essere una città che ha solo banchine per passeggiare?"

E noi rilanciamo l'interrogativo di de Domenico, affinché si apra in tempi brevi un fattivo confronto.

*Giovanna Visco*



## Klopfer Italia s.r.l.

SPEDIZIONI INTERNAZIONALI  
I NOSTRI SERVIZI:

VIA MARE: completi e groupages da/per tutto il mondo.

VIA AEREA: dirette e consolidate da/per tutto il mondo.

TERRESTRI: completi e groupages da/per ITALIA ed Europa.

ASSISTENZA e CONSULENZA DOGANALE.

DEPOSITO e STOCCAGGIO MERCI.