

Dopo la manifestazione di interesse, la danese Svitzer del Gruppo Maersk non ha presentato alcuna proposta. Restano i timori per l'occupazione

Rimorchiatori nel golfo In gara solo la Tripmare

C'è solo la Tripmare, la società triestina erede della storica compagnia Tripcovich, in gara per aggiudicarsi il servizio di rimorchio nel porto di Trieste che del resto gestisce già da decenni. La danese Svitzer Euromed, colosso mondiale appartenente al Gruppo Maersk che pure aveva presentato una manifestazione di interesse innescando forti timori negli ambienti imprenditoriali e sindacali locali oltre che negli stessi dipendenti di Tripmare, si è volatilizzata. La conferma alle indiscrezioni che erano già emerse nei giorni scorsi si è avuta ieri nel momento in cui in Capitaneria di porto la commissione presieduta dal capitano di vascello Ugo Foghini e composta anche da Mario Sommariva segretario generale dell'Autorità portuale e dal capitano di fregata Giulio Davide Martina ha tenuto la prima seduta pubblica annunciando l'arrivo di un'unica offerta, quella di Tripmare. «Non possiamo non dirci soddisfatti - ha commentato l'amministratore delegato di Tripmare, Alberto Cattaruzza, presente alla seduta - in base ai dettami del diritto amministrativo nessun altro concorrente può più rientrare in gioco anche se la commissione deve ora appena valutare quella che è stata la nostra offerta tecnica dopodiché verremo chiamati ad avanzare quella economica. Tutta la procedura dovrà comunque concludersi entro 30 giorni con l'aggiudicazione dell'appalto». La Svitzer è un player mondiale nell'ambito del rimorchio: fondata nel 1833, conta ben 430 rimorchiatori in servizio, non solo nei terminal merci ma anche in quelli petroliferi e gasieri, ha 4mila dipendenti e un'operatività che copre decine e decine di porti e terminal, oltre che in Danimarca, in Gran Bretagna, Svezia, nei Paesi del Golfo, in Australia e nell'America Centro-meridionale. Come rileva anche il decreto della Capitaneria emesso il 2 settembre la Svitzer aveva presentato una manifestazione di interesse e una successiva integrazione, ma poi alla Capitaneria di Trieste è giunto un unico plico contenente solo l'offerta di Tripmare. Sui motivi del ritiro, Cattaruzza afferma di non saperne nulla. Può sembrare strano che sia avvenuto quando Msc, come riferiamo nella pagina a fianco, è entrata nella società che gestisce il terminal container triestino al quale la Maersk, di cui come detto la Svitzer fa parte, non ha mai fatto mistero di puntare, rimanendone ora esclusa. Del resto la compagnia danese, primo vettore al mondo nel settore dei container (Msc è il numero 2) secondo le stesse affermazioni del terminalista Pierluigi Maneschi, ha deciso di puntare forte, anche riguardo ai volumi di traffico, su Capodustria. Una "spartizione" dell'Alto Adriatico tra i due big player mondiali potrebbe dunque essere in atto. «Ci siamo preparati nel alla gara nel migliore dei modi - aveva osservato Cattaruzza nei giorni scorsi - e lotteremo in tutti i modi per vincere. Da poco abbiamo messo in servizio un nuovo rimorchiatore, il Centurion, copia migliorata del già recente Gladiator. Abbiamo poi riorganizzato l'azienda, con la fusione fra Tripmare e Tripnavi, così da potenziare Tripmare sia sul piano patrimoniale che sul quello dell'organizzazione». La storica azienda triestina ha complessivamente 90 dipendenti che però ancora non vedono fugati i dubbi sul loro futuro. «Sui rimorchiatori oggi impieghiamo 66 persone - ha spiegato ieri l'amministratore delegato - il bando prevede un organico di 54 dipendenti. Dipenderà dalle valutazioni che faremo nelle prossime settimane se ridurre o meno il personale impiegato sui servizi di rimorchio». Per scongiurare questa eventualità i rappresentanti sindacali hanno avuto incontri pressoché con tutte le istituzioni. Il 13 luglio il comandante in seconda della Capitaneria di porto Natale Serrano e il capitano Paolo Masella avevano spiegato alla Terza commissione del Consiglio comunale presieduta da Manuel Zerjul che per il calcolo dell'organico da inserire nel bando di gara «le norme da seguire sono quelle europee, evidentemente peggiorative rispetto a quelle italiane». «Chi vincerà - ha specificato Serrano - dovrà comunque avere equipaggi esperti, 4 rimorchiatori in servizio h 24, uno pronto a intervenire e altri 2 a disposizione. Negli ultimi anni si è operato con quattro rimorchiatori». (Silvio Maranzana)