Porti & servizi tecnico nautici



Colpi di mare

PERIODICO DI ATTUALITA' E CULTURA MARINARESCA
ANNO XIII NUMERO UNICO - DICEMBRE 2008

ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI



Colpi di mare nel porto di Ancona





Condimeteo più che avverse nell'ultimo scorcio di novembre 2008, con il mare molto incattivito lungo le coste della Penisola, dove ha provocato danni a navi e a opere marittime, inversioni o sospensioni di navigazioni, corposi ritardi per navi traghetto, con relativi forti disagi ai passeggeri, nonché superattività per i servizi marittimi e portuali. Tra cui gli ormeggiatori, a lungo in situazione di allerta e ripetutamente costretti a intervenire per situazioni critiche negli ambiti portuali.

Ciò riporta a quanto avvenuto lungo il litorale adriatico oltre un anno prima,

quando il 4 settembre 2007 nell'area di Ancona, si abbattè un fortunale di rara potenza, col mare a forza 8 e venti a oltre 50 nodi da nord / nord - est; situazione che coinvolse anche le strutture portuali doriche. Qui il motopontone mostrato nelle foto era ormeggiato presso la diga foranea del porto; e trovandosi la sede del locale Gruppo ormeggiatori edificata alla radice del molo fu possibile scattare dall' ultimo piano della 'torre' la sequenza fotografica qui pubblicata.



Gli uomini del Gruppo avevamo l'onere di controllare la sicurezza degli ormeggi del pontone, poiché privo di equipaggio. Alle 13 circa, con mare e vento in aumento costante, dalla sede ci si accorse che il pontone stava rompendo tutti i cavi, a causa del beccheggio troppo violento. Racconta il capogruppo Stefano Tricoli: "Ci precipitiamo in sei ormeggiatori sul molo incuranti del pericolo e non credendo che le onde riuscissero a scavalcare le mura della diga; ma pensando che se il moto-pontone avesse rotto gli ormeggi sarebbe finito su di una scogliera posta a protezione del circolo velico della Marina Militare".

"Le onde improvvise ci cascarono letteralmente addosso sollevandoci tutti perchè si trattava di tonnellate d'acqua, come le immagini fanno facilmente desumere. Per non rischiare di essere trascinati in mare dalle ondate ci tenevamo a dei golfari che sono incassati nella mura. La stessa Guardia costiera che dalla sala operativa della Capitaneria di porto ci osservava con il binocolo ci esortò a desistere; ma il rischio di perdere il mezzo nautico, con conseguenze anche alla navigazione stessa del porto, era troppo grande".



"Poi, due nostri uomini riuscirono a saltare a bordo prima che l'ultimo cavo rimasto si spezzasse. Nel frattempo la Guardia costiera aveva allertato un rimorchiatore che avrebbe portato in zona sicura il pontone. Infine, i nostri a bordo poterono passare un cavo al rimorchiatore quando ormai il mezzo era alla deriva vicino alla scogliera. Per fortuna tutto filò liscio ma il rischio fu veramente molto alto".



Copertina

Anteprima

Missioni

Assemblee - Convegni Angopi

Solidarietà

Encomi

Emergenze

SOS ormeggiatori

PORTI & SERVIZI TECNICO NAUTICI PERIODICO di CULTURA e ATTUALITÀ MARINARA

a cura di A.N.G.O.P.I. Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani
00198 ROMA, via Ancona, 37 - Tel. 06.4424.9850 - 06.4424.9853 - Fax 06.4424.9862 -www//angopi.it

Direttore
CESARE GUIDI

Direttore responsabile
GIORGIO GIORGINI
Organizzazione
Sea Services
Genova

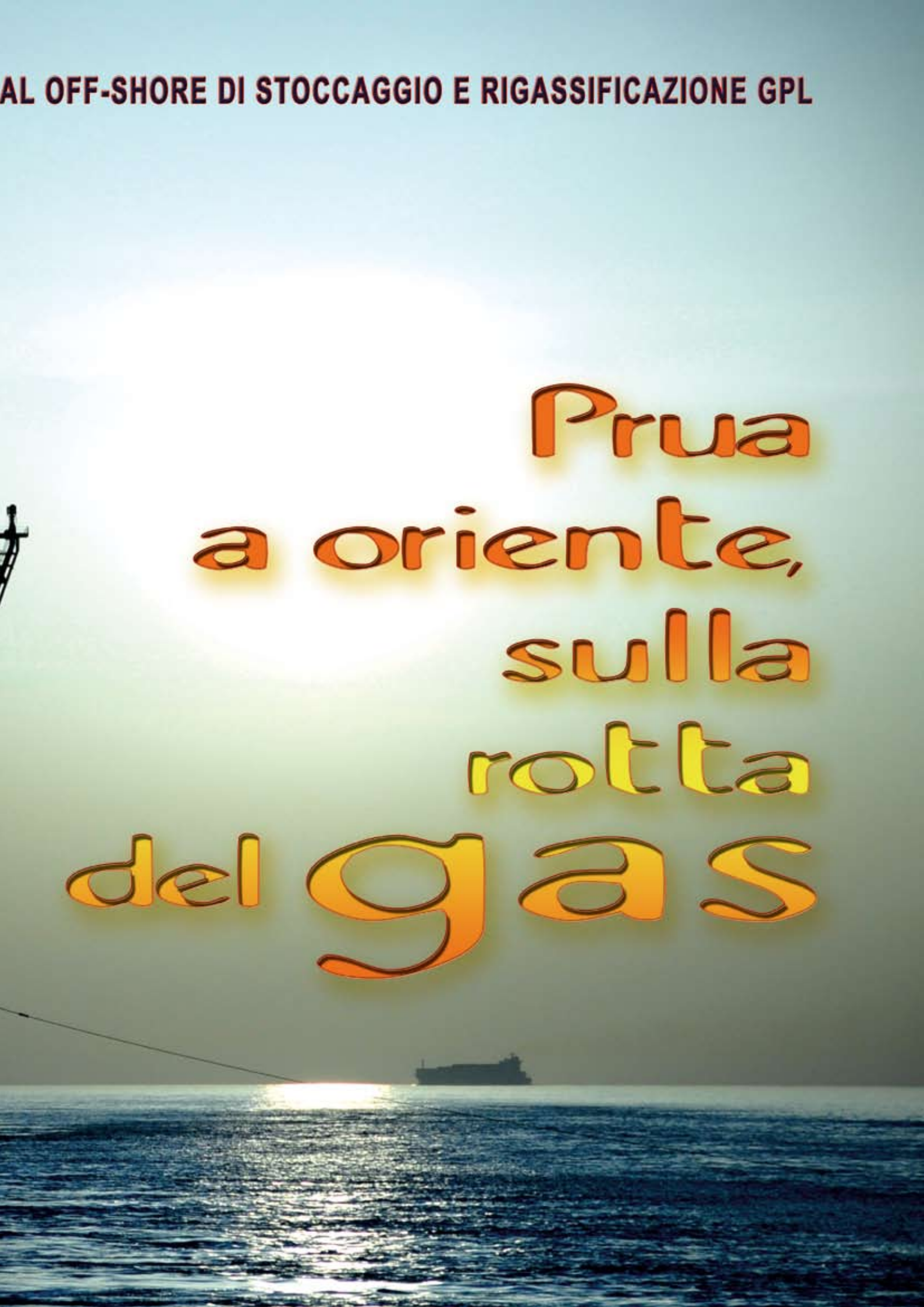
Redazione e pubblicità
16144 Genova - via Stefanina Moro, 99
Tel. 010.8595957 Fax 010.8595957
Cell. 335.666.8744
e-mail: seaserv@tin.it

Stampa
Stabilimento tipografico
Angassini - Genova
Autorizzazione
Tribunale ROMA 18/2008

TRAVERSATA ALGECIRAS - ALTO ADRIATICO DEL TERMIN



AL OFF-SHORE DI STOCCAGGIO E RIGASSIFICAZIONE GPL







RIGASSIFICATORE, ORMEGGIATORI E SICUREZZA
NELL'ORDINANZA DELLA CAPITANERIA DI PORTO DI CHIOGGIA

L'essenza off-shore di formazione & training

Formazione e addestramento continui e di elevato livello professionale consoni alle esigenze di ormeggio e disormeggio di navi gasiere al terminal off-shore di degassificazione posizionato in mare aperto, al largo di Porto Levante, provincia di Rovigo. È uno dei punti di maggior rilievo contenuti nell'allegato 3: "Regolamento per l'ormeggio" dell'ordinanza n. 63/2008 emanata il 2 settembre 2008 dal capitano di fregata (CP) Franco Maltese, Capo del Compartimento Marittimo di Chioggia, competente dell'area marittima interessata al posizionamento di un impianto di degassificazione off-shore, con particolare riguardo alla sicurezza della navigazione, alla tutela della vita umana in mare e alla salvaguardia dell'ecosistema marino in una zona di eccezionale pregio, quale è quella delle bocche del fiume Po.

Ma formazione e training sono anche punti di assoluto valore per la politica a suo modo imprenditoriale impostata e portata avanti con determinazione da Angopi a favore dello sviluppo della categoria degli ormeggiatori - barcaioli. Categoria ancora una volta professionalmente premiata per la sua scelta di strategia operativa con l'affidamento delle attività di ormeggio, disormeggio e mo-



Partito il 30 agosto da Algeciras, in Spagna, dove è stato costruito, e dopo un viaggio di 1.700 miglia nautiche, il terminale di Adriatic LNG è arrivato a destinazione il 15 settembre. La struttura è stata posizionata a 15 km al largo di Porto Levante, in mar Adriatico; tramite un metanodotto si colle gherà alla rete italiana di distribuzione di gas naturale.

Il terminal è progettato per stoccare e rigassificare Gnl, gas naturale liquido; quando nel 2009 raggiungerà la piena capacità operativa fornirà 8 miliardi di metri cubi all'anno di gas naturale, pari a circa il 10% del fabbisogno italiano.

Alla cerimonia di benvenuto della grande struttura, svolta il 20 settembre a Porto Viro (Rovigo), sono intervenuti il presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, il ministro dello Sviluppo economico Claudio Scajola, il presidente della Regione Veneto Giancarlo Galan, il managing director di Adriatic LNG Scott Miller, il presidente di ExxonMobil Italiana Gas, Gian Battista Merlo, l'amministratore delegato di Edison Umberto Quadrino.

Le foto dell'impianto di degassificazione di questa pagina e delle pagg. 8, 11, 12 sono state gentilmente fornite da TERMINAL GNL ADRIATIC che 'Porti & servizi' ringrazia



nitoraggio degli attracchi delle navi alla struttura dislocata a 15 kilometri dalla costa.

L'ordinanza si prolunga su ben 27 pagine di testo, infittito da articoli e allegati, confermando la particolare, puntigliosa attenzione richiamate dalle funzioni marittime dell'organizzazione complessiva del terminal e dei suoi 'accessori', tra cui le navi fornitrici di gas naturale (programmate tre navi gasiere a settimana, per alimentare un impianto in grado di trattare sino a otto miliardi di metri cubi annui di GNL, gas naturale liquido, proveniente dal Qatar).



L'inedita e più che copiosa letteratura impostata dall'Autorità marittima chioggiota si rifà a una situazione assolutamente nuova, quella di un impianto di rigassificazione per la prima volta al mondo installato su una struttura off-shore (ne seguirà un secondo programmato al largo di Livorno). Da qui, presumibilmente, la scelta della società privata concessionaria di avvalersi - 'per le esigenze proprie della sicurezza delle operazioni tecniconautico-marittime connesse all'arrivo, alla permanenza ed alla partenza delle navi metaniere dall'impianto presso il quale operano – delle stesse professionalità che garantiscono, ai sensi dell'art. 14 comma 1ter della Legge n. 84/94 e successive modificazioni, la sicurezza della navigazione e dell'approdo' nei porti italiani. Quindi, nelle richieste dal concessionario, ecco dunque far premio le competenze professionali e organizzative di imprese di rimorchio, piloti e ormeggiatori portuali, questi ultimi costituiti nell'Associazione temporanea di imprese, tra i Gruppi di Chioggia, Ravenna e Venezia, finalizzata allo svolgimento delle operazioni di ormeggio e disormeggio delle navi che scaleranno il terminal di stoccaggio e rigassificazione.

In particolare, al servizio di ormeggio e disormeggio l'ordinanza dedica gli articoli 6, 7 e 8 nonché l'allegato 3 relativo al già citato Regolamento per l'ormeggio. alle briccole predisposte a nord dell'impianto off-shore. Tra le varie indicazioni contenute dagli articoli si precisa che durante la permanenza della nave al terminale deve essere sempre garantita un'adeguata

Viaggio nel prototipo del terminal off-shore



Costruito nel bacino di Algeciras, in Spagna, ai piedi della spettacolare Rocca di Gibilterra, dal cantiere Aker Kvaerner Group il terminal off-shore di stoccaggio e rigassificazione è una struttura struttura in cemento armato. Vi sono installati impianti tecnologici e civili di alta tecnologia e sicurezza. Al suo interno contiene due serbatoi di stoccaggio (capacità di 250 mila m^3) realizzati dal cantiere sudcoreano Hyundai Heavy Industries.

L'impianto, primo terminale di stoccaggio e di rigassificazione al mondo di concezione off-shore, costruito su un'isola di cemento, è inserito tra le "opere strategiche per la modernizzazione del Paese", oltre che nella "lista dei progetti d'interesse comunitario europeo". Allorché operativo il terminale avrà una capacità di rigassificazione di otto miliardi di metri cubi l'anno, pari a circa il 10 per cento dell'attuale domanda italiana di gas. Posizionato al largo di Porto Levante, in provincia di Rovigo, è posto a 15 chilometri dalla costa con un impatto ambientale pressoché nullo poiché praticamente invisibile da terra.



supervisione sulla qualità dell'ormeggio stesso; a tale scopo tutti i cavi devono essere sempre mantenuti propriamente tesati e in forza in modo tale da contrastare gli eventuali movimenti della nave dovuti a presenza di marea o moto ondoso. Il personale del terminale e gli ormeggiatori devono svolgere regolari controlli dei cavi di ormeggio e comunicare immediatamente con il Comando di bordo della nave e con il Pilota per eventuali azioni che si rendessero necessarie.

Ovviamente di tenore più tecnico risulta l'allegato 3: Regolamento per l'ormeggio. Il testo recita che le navi di stazza lorda (GT) superiore a 500 che devono ormeggiare al terminale devono avvalersi di un nucleo di ormeggiatori, la cui idoneità dovrà essere accertata dalla Capitaneria di Porto, accettato dal terminale e che soddisfi le condizioni di sicurezza dell'allegato.

L'operazione di ormeggio consiste principalmente nel complesso di prestazioni necessarie ad assicurare l'attracco della nave; essa ha inizio nel momento in cui gli ormeggiatori iniziano materialmente ad effettuarla e termina quando la nave è definitivamente ormeggiata in sicurezza secondo le indicazioni del Comando di bordo.

L'operazione di disormeggio consiste pertanto nell'insieme di prestazioni necessarie a liberare la nave dagli ormeggi; essa ha inizio dal momento in cui gli ormeggiatori iniziano materialmente ad effettuarla e termina quando la nave è completamente disimpegnata.

Il nucleo deve essere provvisto, per l'espletamento del servizio, di almeno un'imbarcazione a motore avente buona stabilità, manovrabilità e caratteristiche idonee ad operare nelle condizioni operative previste ed autorizzato a ciò dalla Capitaneria di Porto a norma dell'art. 3 del presente Regolamento.

A tal fine: gli spazi di coperta devono avere dimensioni tali da consentire un sicuro svolgimento del servizio; i mezzi nautici dedicati all'attività presso il terminale devono essere di tipo semidislocante e capaci di navigare ad una velocità di almeno 18 nodi, devono essere dotati di impianto VHF, impianto Radar, ecoscandaglio, sistema GPS e cartografia elettronica della zona; la capacità di tiro delle imbarcazioni deve essere sufficiente a consentire il rimorchio e la manovra di cavi d'ormeggio e la stesura degli stessi per almeno 100 mt; i mezzi devono essere iscritti nei RR.NN. MM. e GG. ed essere in possesso delle certificazioni per navigazione nazionale costiera, eventualmente limitata, ma in modo non preclusivo allo svolgimento dell'attività; le imbarcazioni devono essere condotte da personale in possesso dei necessari titoli e qualifiche e qualunque sostituzione deve essere preventivamente autorizzata dalla stessa Capitaneria.

Gli ormeggiatori quando svolgono servizio presso il terminale devono indossare i previsti

dispositivi di protezione individuale e le dotazioni di sicurezza minime di cui alla seguente lista esemplificativa e non esaustiva:
calzature antisdrucciolo; vestiti ignifughi a manica lunga; elmetto; occhiali; guanti da lavoro; giubbotto salvagente; radio Vhf portatile antideflagrante. La presenza dell'imbarcazione e del relativo equipaggio nei pressi del terminale è obbligatoria per l'intera durata delle operazioni di ormeggio e di disormeggio. Due ormeggiatori dovranno restare a bordo del terminale durante tutta l'operazione di discarica della nave. Il nucleo deve essere composto da almeno 8 ormeggiatori per le operazioni di ormeggio e 4 per le operazioni di disormeggio.
Per poter svolgere il servizio in questione gli ormeggiatori devono essere iscritti nei registri di cui all'art. 208 Reg.Nav.Mar., ed autorizzati ad assumere detto incarico dalla Capitaneria di Porto del Porto di provenienza ed ottenere il "nulla osta" del proprio Capo Gruppo. Prima di essere ammesso a svolgere il servizio presso il terminale ciascun ormeggiatore deve essere convenientemente formato ed addestrato per l'esigenza in questione ed autorizzato dalla Capitaneria di Porto, previa ricognizione dell'adeguatezza del ciclo formativo effettuato.
Ma non solo le garanzie dettate da professionalità e organizzazione. Il tema centrale della sicurezza si snoda anche al di fuori degli approfonditi dettati dell'Autorità marittima. Inserendo a buon titolo gli ormeggiatori tra i diversi fornitori di servizi l'argomento investe direttamente anche il sistema operativo della stessa società concessionaria 'Adriatic LNG srl' Lo si ricava dall'orientamento della sua Area Fornitori, che si autodefinisce 'improntata alla massima trasparenza, favorendo la concorrenza tra le imprese' e che pone 'molta attenzione alla qualità e alla affidabilità dei propri fornitori' Tanto da affermare che 'la condivisione non solo formale, ma sostanziale, del Codice Etico della Società, rappresenta un requisito irrinunciabile per Adriatic LNG'. Quindi, essendo la pre-qualifica delle imprese un passaggio fondamentale del processo di approvvigionamento, tutte le attività di pre-qualifica saranno completate prima dell'apertura della gara. Mentre, dopo l'aggiudicazione della gara e durante il corso della fornitura, le performance delle aziende fornitrici saranno sistematicamente monitorate e valutate per assicurare il rispetto del contratto e delle politiche dell'azienda.
Ma perché questa attenzione per il Gnl? Eccone il motivo, avanzato sull'house-news aziendale dall'ingegner Gian Battista Merlo, presidente del gruppo ExxonMobil in Italia (Nel 1999, dopo la fusione avvenuta negli Stati Uniti tra la Exxon e la Mobil, è stata costituita, nel giugno 2000, la holding ExxonMobil Mediterranea, in qualità di società capogruppo per le attività Exxon e Mobil in Italia che, in questi anni ha sviluppato importanti progetti, tra cui qust'ultimo del rigassificatore off-shore, per la cui realizzazione e gestione la Exxon Mobil, assieme ai gruppi Qatar Petroleum ed Edison ha costituito la società Terminale







SOPRA: IMMAGINI ARTISTICHE DELL'IMPIANTO DEL TERMINAL GNL ADRIATICO. SOTTO: LAVORI DI PREPARAZIONE DI MARE E TERRA

GNL Adriatico. Osserva dunque il presidente Merlo: "Lo sviluppo della tecnologia del gas naturale liquefatto, sta diventando sempre più importante per soddisfare la domanda globale di gas che è in crescita, al punto che si stima che fra vent'anni i volumi movimentati saranno quattro volte superiori a quelli di oggi. Allo stesso tempo stanno anche aumentando le distanze da coprire prima che il gas possa giungere dai paesi produttori ai paesi consumatori. È dunque chiaro che, per trasferimenti così importanti, da un continente all'altro, la tecnica dei gasdotti, utilizzata fino ad oggi, diventa decisamente molto rigida, mentre cresce il bisogno di un trasporto più moderno, flessibile e adattabile. Il GNL è gas naturale liquefatto, composto prevalentemente da metano, che tra l'altro è uno dei combustibili più puliti al mondo, portato e mantenuto allo stato liquido alla temperatura di circa -162° C a pressione atmosferica. Così liquefatto riduce il suo volume di quasi 600 volte e può essere trasportato da navi gasiere per essere ricevuto da appositi terminali, rigassificato ed immesso nei metanodotti alla località di arrivo, rendendolo disponibile ovunque ve ne sia bisogno. Questa opzione consente di svincolarsi dalla dipendenza dal 'tubo', di approvvigionarsi anche sui mercati lontani e in paesi non direttamente connessi alla rete di distribuzione dei gasdotti. Pertanto il terminale in Adriatico riveste un'importanza strategica. La ExxonMobil sta facendo la sua parte, con una partecipazione al 45% alla società Terminale Gnl Adriatico, laddove gli altri soci sono Qatar Terminal Limited al 45% ed Edison al 10%. Dirò ancora, per meglio sottolineare l'importanza dell'operazione, che anche in Italia è previsto un incremento dei consumi, dagli 84,5 miliardi di metri cubi all'anno nel 2006 ai circa 90 miliardi nel 2010. E poiché la produzione nazionale è in declino si dovrà ricorrere in maniera più massiccia all'import. Attualmente il gas d'importazione raggiunge l'Italia attraverso quattro metanodotti, ciascuno fisicamente vincolato ai paesi fornitori: Russia, Algeria, Libia, Europa del nord e in minima parte, come GNL, attraverso il terminale di Panigaglia. Il terminale in Adriatico fornirà quindi una valida alternativa".

















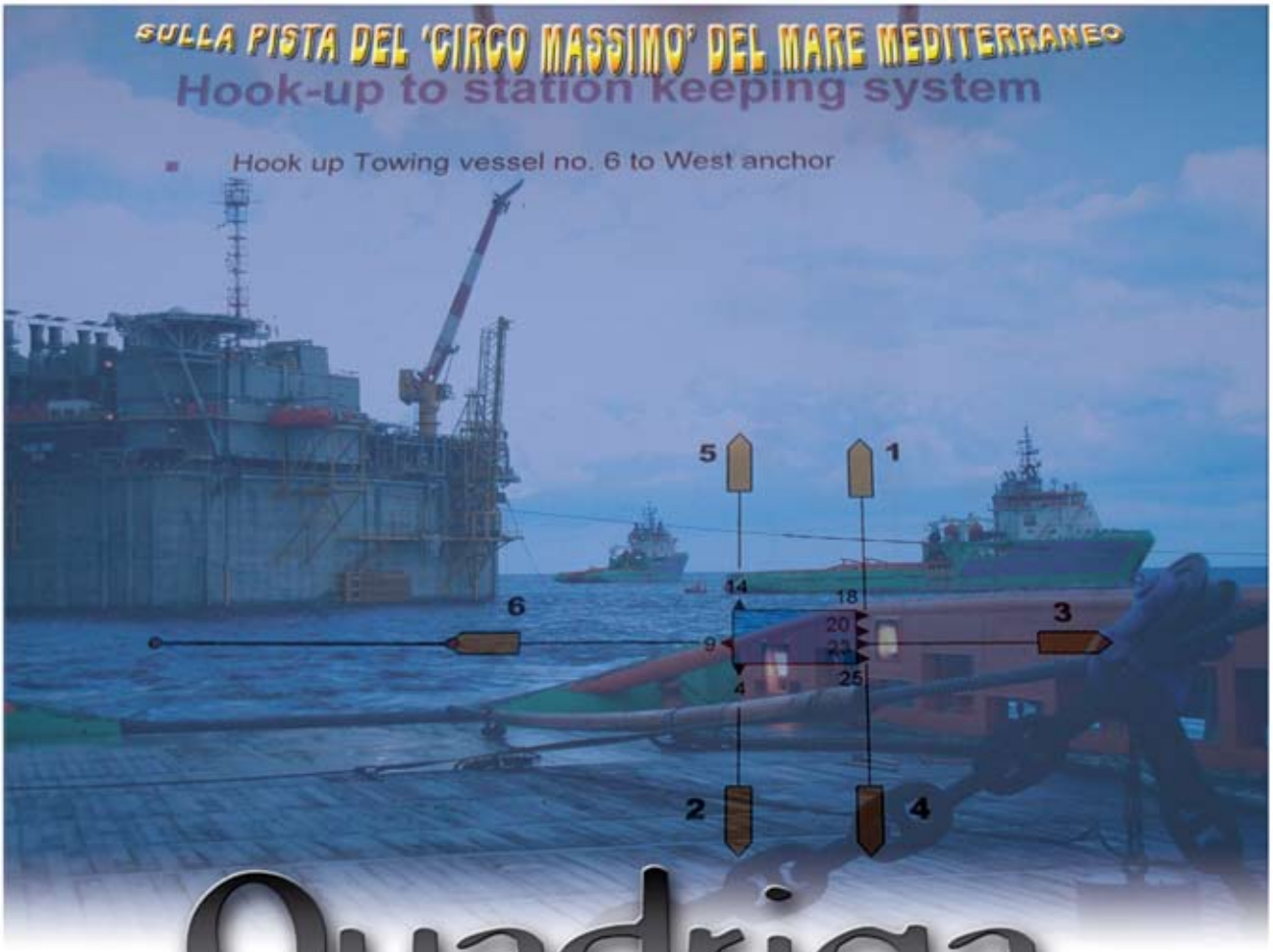


Nelle foto di Terminal GNL Adriatic: alcune fasi della costruzione del complesso off-shore in cemento effettuata ad Algeciras e immagini dell'arrivo via mare e dell'inserimento nel corpo dell'impianto di alcuni delle sue strutture (tra cui gli enormi serbatoi di stoccaggio) sempre nell'area predisposta nello scalo marittimo spagnolo.

TRAVERSATA DI 1.500 MIGLIA RACCONTATA DA UN ORMEGGIATORE ITALIANO



E infine, tricolore al vento



Quadriga sulle onde

Ormeggiatori italiani partecipi al convoglio di trasferimento dell'impianto off-shore di stoccaggio e dagassificazione di gas naturale liquido della società Terminale GNL Adriatico da Algeciras al largo di Porto Tolle. È una sorta di 'anteprima operativa' dei compiti assegnati dalla società alla speciale entità interportauale formata dai Gruppi ormeggiatori di Chioggia, Ravenna e Venezia. La relazione preparata da Lino Capozzi è di taglio tecnico ed è rivolta ai colleghi di categoria accomunati in Angopi. Ma tra le indicazioni professionali sono inserite anche riflessioni e sensazioni personali, sollecitate dalle nuove, impegnative attività aggiunte nell'inedito capitolo delle 'missioni off-shore' inserito nell'albo operativo dei Gruppi. Quest'ultima performance, che sarà seguita da prestazioni continuative relative soprattutto all'ormeggio e disormeggio di navi gasiere presso il terminal off-shore, è di particolare risalto per la sua conclusione in mare Adriatico. Le fotografie a corredo del testo sono alcune delle tante scattate dagli ormeggiatori che per un mese hanno accompagnato l'impianto nel suo viaggio, fissandone le varie fasi di preparazione, partenza, navigazione e arrivo.

di
Lino Capozzi

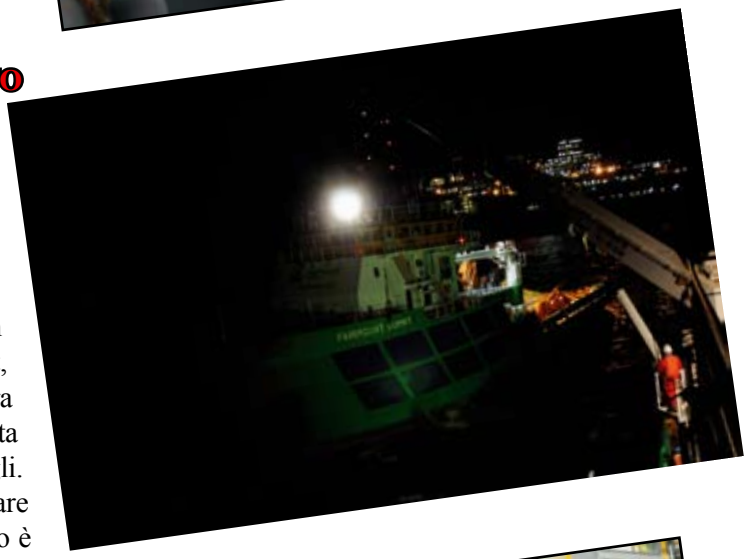
Dall'inizio della partecipazione alle missioni off-shore ad oggi, noi della categoria degli ormeggiatori–barcaioli italiani dei Gruppi aderenti all'Angopi dobbiamo essere soddisfatti dell'ottima riuscita di tutte quante le operazioni alle quali abbiamo partecipato. Tutte hanno comportato difficoltà che sono state superate brillantemente e con merito dai nostri compagni assieme ai colleghi olandesi; gli elogi da parte delle autorità e dalla compagnia che gestisce questi particolari trasporti, non sono mancati, e sono giunti puntuali anche dopo l'ultimo intervento da noi effettuato. Si



è trattato di un lavoro di eccezionale rilievo: trasportare una enorme piattaforma galleggiante di rigassificazione da Algeciras in Spagna, dove è stata costruita, fino a Porto Levante nel nord dell'Adriatico appena sotto Chioggia, dove è stata istallata.
L'importanza dell'operazione ha comportato ingentissimi investimenti. La struttura, una gigantesca 'scatola' di cemento lunga 180 metri, larga 88, alta 50, con un pescaggio di 25 metri, andava 'trattata con i guanti bianchi', ma con la potenza sufficiente a muoverla con sicurezza e celerità relativa alla mole.



ORGANIZZAZIONE DEL TRASFERIMENTO



La 'Aker', compagnia commissionatrice l'operazione, non ha badato a spese per avere a disposizione i mezzi e i professionisti migliori e si è servita della compagnia di trasporti marittimi Fairmount, che conosciamo, per le collaborazioni di lavoro precedentemente effettuati a Dubai, in Sud Africa, Brasile, Golfo Messico. La Fairmount, a sua volta, si è procurata i tecnici e la mano d'opera migliore per assicurare al cliente la positiva riuscita dell'operazione, pianificandola nei minimi dettagli. Tra i professionisti ai quali ha chiesto di partecipare c'eravamo anche noi, ormeggiatori d'Italia, e tutto è andato per il meglio. Siamo stati chiamati dall'Angopi: Marco Gorin da Venezia, Paolo Sirotti da Ravenna e io, Lino Capozzi, da Livorno.Dopo aver trascorso alcuni giorni nell'incertezza della data di partenza, a causa del ritardo di ultimazione dei lavori sulla piattaforma, siamo stati inviati ad Amsterdam per incontrare il responsabile generale della Fairmount, Ger Leepel, che ci ha fornito dettagli sul tipo di operazione e ci ha accompagnato fino ad Algeciras per presentarci a tutti gli altri partecipanti.



Nel porto c'erano ad aspettarci tre rimorchiatori oceanici della Fairmount, più due tedeschi e un'altro olandese. Noi italiani siamo stati divisi ciascuno su un rimorchiatore Fairmount; a bordo ci hanno assegnato un alloggio con tutto il necessario per il soggiorno.Purtroppo abbiamo dovuto attendere quasi una settimana prima di entrare nel vivo delle operazioni,durante la quale si sono susseguite riunioni informative ed esercitazioni; abbiamo caricato sui rimorchiatori materiali di tutti i tipi, compresi rifornimenti utili al viaggio; poi finalmente abbiamo cominciato ad allestire il traino. Per prima cosa abbiamo calato sul fondo dello specchio d'acqua antistante il bacino dove era stata costruita la piattaforma, un'ancora di 55 tonnellate. Anche questa stata un'operazione delicata, vista la







mole dell'oggetto, da collocare in posizione precisa a circa 300 metri di distanza dal centro del rigassificatore. Questa anco-ra doveva servire al rimorchiatore centrale di traino per avere un punto di forza fisso, mediante il quale poter tirare fuori dal bacino la piattaforma con i giganteschi argani di bordo.All'alba del mattino seguente, con altri tre rimorchiatori, ci si connetteva alla piattaforma collegando i nostri cavi a quelli predisposti a bordo del rigassificatore.

Dopo di che, risultavamo un 'ventaglio'di quattro rimorchiatori allungati ciascuno su 200 metri di cavo d'acciaio con sezione di 77 millimetri pronti al tiro per estrarre la 'scatolona' dalla sede dov'era stata costruita. Sembravamo una gigantesca quadriga sulla griglia di partenza del Circo Massimo; i cavalli scalpitanti pronti al tiro erano ben 66.000 (sessantaseimila) suddivisi per quattro.L'atmosfera era festosa, imbarcazioni di ogni tipo ci giravano intorno nella baia; curiosi, autorità, giornalisti, guardia costiera, vigili del fuoco, rimorchiatori portuali che con i loro potenti getti d'acqua dipingevano la baia con bianche, paraboliche pennellate di schiuma; eppoi elicotteri delle reti televisive e dei corpi di sorveglianza roteavano sulla scena della partenza, nel suggestivo specchio d'acqua sottostante la rocca di Gibilterra. Tutto contribuiva a rendere emozionante un momento che in quella città devono aver aspettato diversi anni, visto che migliaia di operai hanno creato dal niente, in un terreno appositamente predisposto, la struttura che noi eravamo stati chiamati a portar via.



L'OPERAZIONE DI PARTENZA



Alle 13.00 di sabato 30 agosto cominciammo a tirare lentamente la piattaforma ruotandola verso la direzione dell'imboccatura della baia. Occorse più di un'ora per metterla nella posizione giusta. Alle 15.00 arrivò l'ordine ai comandanti dei rimorchiatori di portare la potenza dei motori gradualmente all'ottanta per cento della massima. Scoccò l'ora; nel frastuono delle macchine sotto sforzo, i cavi andarono in forza, le scie dietro alle nostre navi si allungarono spumeggiando il blu del mare, la 'scatola' iniziò il viaggio, Ci emozionammo un po' tutti, salutammo gli elicotteri e le numerose imbarcazioni che per un pò continuarono a venirci dietro con un moltiplicarsi di scie parallele, quasi a formare enormi pentagrammi sui quali le sirene suonarono i loro saluti al convoglio. Era una bella giornata di sole, il viaggio iniziò nel miglior auspicio di riuscita. Dopo due ore fummo fuori dalla baia e si virò verso ovest in direzione del centro del Mediterraneo. Allungammo i cavi di traino fino a 900 metri, la lunghezza necessaria a rendere elastico il tiro per il mare che dovremo affrontare Ci chiamò Cesare Guidi, presidente dell'Angopi, per augurarci buona traversata. Mi chiamò anche il comandante della 'Tecnica' della Capitaneria di porto di Livorno per lo stesso motivo e mi fece molto piacere.
Il viaggio vero iniziò: ci attendevano 1700 miglia marine. e necessario alternarsi alla guardia dei ver-







ricelli di traino per assicurare un pronto intervento in caso di anomalia. Infatti un'anomalia si presentò subito in partenza: sul rimorchiatore dov'ero imbarcato io. Si ruppe una mandata d'olio al verricello principale di traino; l'olio fu spruzzato dappertutto nella sala verricelli, dal pavimento al soffitto, tutto gocciolava olio idraulico. Scattò l'emergenza: furono chiamati immediatamente i tecnici specialisti che erano su un altro battello per la riparazione, si ripulì tutto quanto arrampicandoci sulle pareti per arrivare al soffitto; il pavimento era ingombro di segatura, fogli di carta assorbenti, rotoli di contenimento antinquinamento. Fu un lavoro che ci tenne occupati 4/5 ore; il tubo fu sostituito e il verricello potè essere messo di nuovo in tiro.



VITA DI NAVIGAZIONE

La navigazione durò 18 giorni, durante i quali, non ci fu molto da fare. Fortunatamente il viaggio si svolse senza difficoltà, ci alternavamo alla sorveglianza della sala winches in turni di sei ore, notte e giorno, comunicando col ponte di comando le eventuali anomalie via radio. Di giorno, per rompere la monotonia, ci dedicavamo a piccoli lavori di manutenzione, come tingere il rimorchiatore, aiutare il nostromo in lavoretti d'officina, pulirci le proprie cabine. Avevamo a disposizione anche una piccola



palestra, una sala televisione con numerosi film, ovviamente in inglese. Di notte, incappammo tre volte in burrasca, senza alcuna conseguenza se non quella di 'ballare' e di porre maggiore attenzione al verricello e al cavo di traino.A bordo di ciascun rimorchiatore eravamo in 20 uomini e fra tutti si stabilì una corretta, amichevole convivenza. Fu interessante confrontarci tra diverse culture quali: italiana, inglese, olandese, filippina, ucraina, russa: tante erano le nazionalità di appartenenza dell'equipaggio. L'ansia maggiore per tutti, era provocata dalla ricerca quotidiana di segnale telefonico per comunicare coi propri cari tramite cellulare; era buffo vedere ognuno cercare segnale col cellulare in mano come un rabdomante fa con la forcella di legno. La domanda più frequente tra tutti era: "Tu ricevi? Hai segnale?", ma per parecchi giorni rimanemmo senza e potevamo scrivere solo mail da uno dei computer di bordo.Il cibo era buono, abbondante e disponibile 24ore, per soddisfare tutte le abitudini e esigenze. Gli ambienti: sala pranzo, cucine, bagni, ma persino sala macchine e officine erano tenuti pulitissimi, in ottime condizioni igieniche. Tra noi tre italiani, stabilimmo di contattarci coi Vhf portatili. Due volte al giorno, alle 12.30 e alle 19.30, ci facevamo una chiaccherata in italiano su un canale privato per non disturbare le comunicazioni ufficiali. L'argomento preferito era la data di arrivo a destinazione. L'ETA cambiava, ovviamente, ogni giorno e dipendeva dalla velocità che tenevamo a









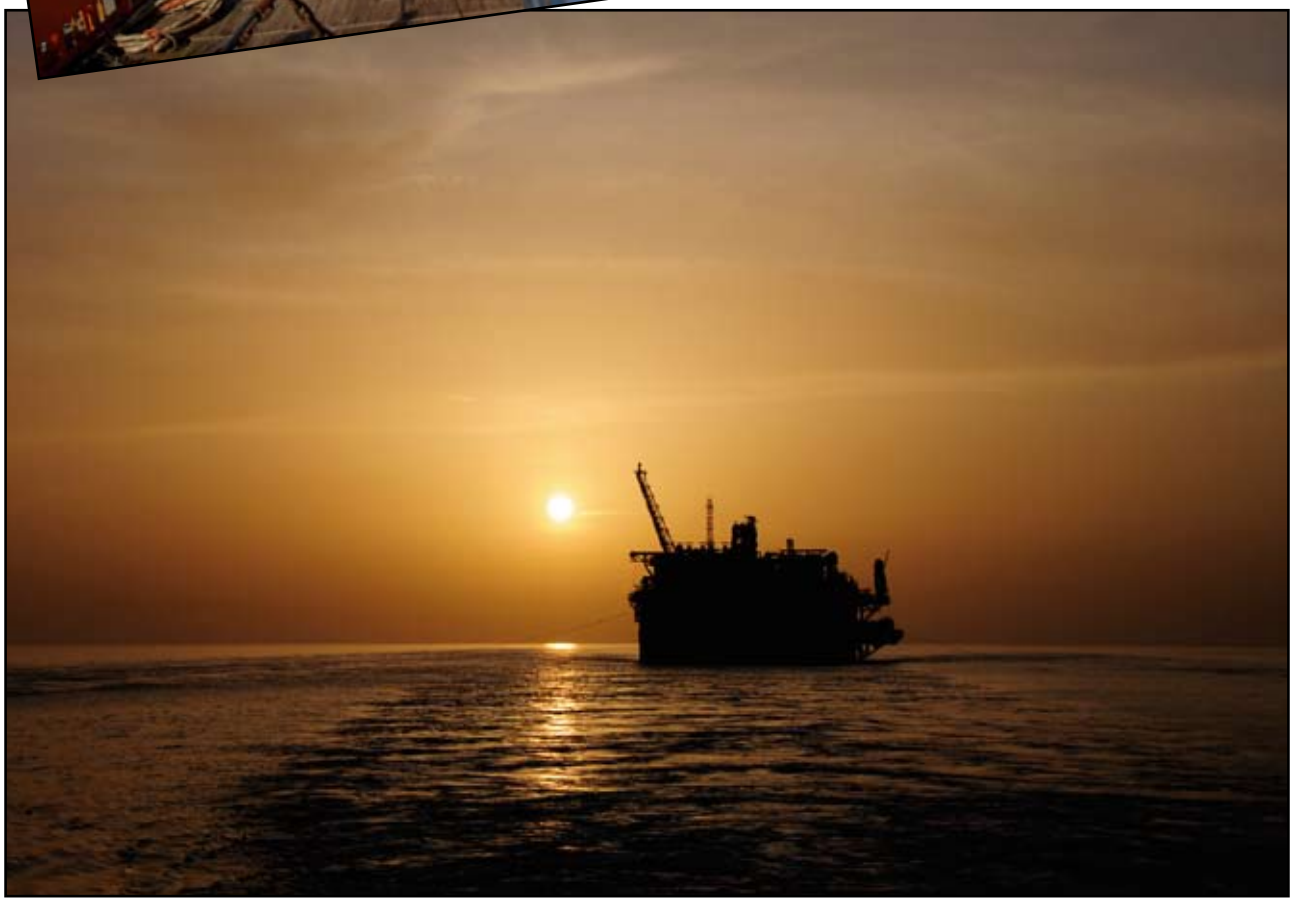


seconda delle correnti o dei venti. Data la mole e la forma della piattaforma che trainavamo non riuscivamo a fare più di 4,5 nodi di media, per cui esultavamo quando era superiore e ci deprimevamo quando inferiore. Per il resto erano battute, sfottò, per ridere e anche scambio di dati tecnici sulla navigazione.

AL LARGO DI CHIOGGIA

Finalmente una notte arrivammo al largo di Porto Canale (Chioggia), la meta tanto desiderata che per giorni guardavamo sulle carte nautiche contando le miglia e scommettendo sul giorno e l'ora di arrivo. Si ricominciò a lavorare intensamente, scorciammo i cavi di traino arrotolandoli da 900metri a circa 100. Ci infilammo nel campo boe che delimitava la zona di posizionamento e attendemmo l'alba.

Fatto giorno, alcuni rimorchiatori cambiarono posizione, altri se ne aggiunsero e formammo una raggiera di sei tutti intorno alla 'scatolona' per poterla tenere ferma precisamente dove doveva affondare fino a toccare il letto sabbioso predisposto ad accoglierla. Di nuovo elicotteri giravano sopra le nostre teste per soddisfare i notiziari; vedette della guardia costiera circumnavigavano la scena delle operazioni, proteggendo l'area.



Coordinati dalla regia americana della compagnia che gestiva il progetto, lavoravamo alacremente senza badare al passare delle ore: tutti eravamo desiderosi di concludere la missione.
Il rigassificatore cominciò ad imbarcare acqua e affondare; i comandanti dei rimorchiatori lo tenevano nell'esatta posizione progettata manovrando sapientemente i comandi di bordo. Noi ci alternavamo sul ponte, aiutando i marinai a gestire le catene, gli schiavi, le brache, le cime per abbozzare, con tutti gli attrezzi necessari; oppure venivamo impiegati in plancia ai comandi dei verricelli ausiliari a tenere il cavo di traino principale nella posizione giusta di lavoro.
Dopo 36 ore dall'inizio del posizionamento la piattaforma era adagiata su un fondale di 31 metri, coi rimorchiatori cominciammo uno alla volta ad avvicinarci sotto bordo, scorciando il cavo di traino per sganciarlo dall'alto della struttura, fatto questo, trasferimmo le enormi brache di collegamento sul rimorchiatore olandese di supporto all'operazione e finalmente per noi terminò la missione. Ci lanciammo a tutta forza verso il porto di Chioggia e attendemmo il pilota per l'ingresso. L'ultimo lavoro per noi italiani fu la manovra di ormeggio in banchina, accolti dalla squadra locale di ormeggiatori. In queste occasioni, quando giungi in un porto dopo essere stato a





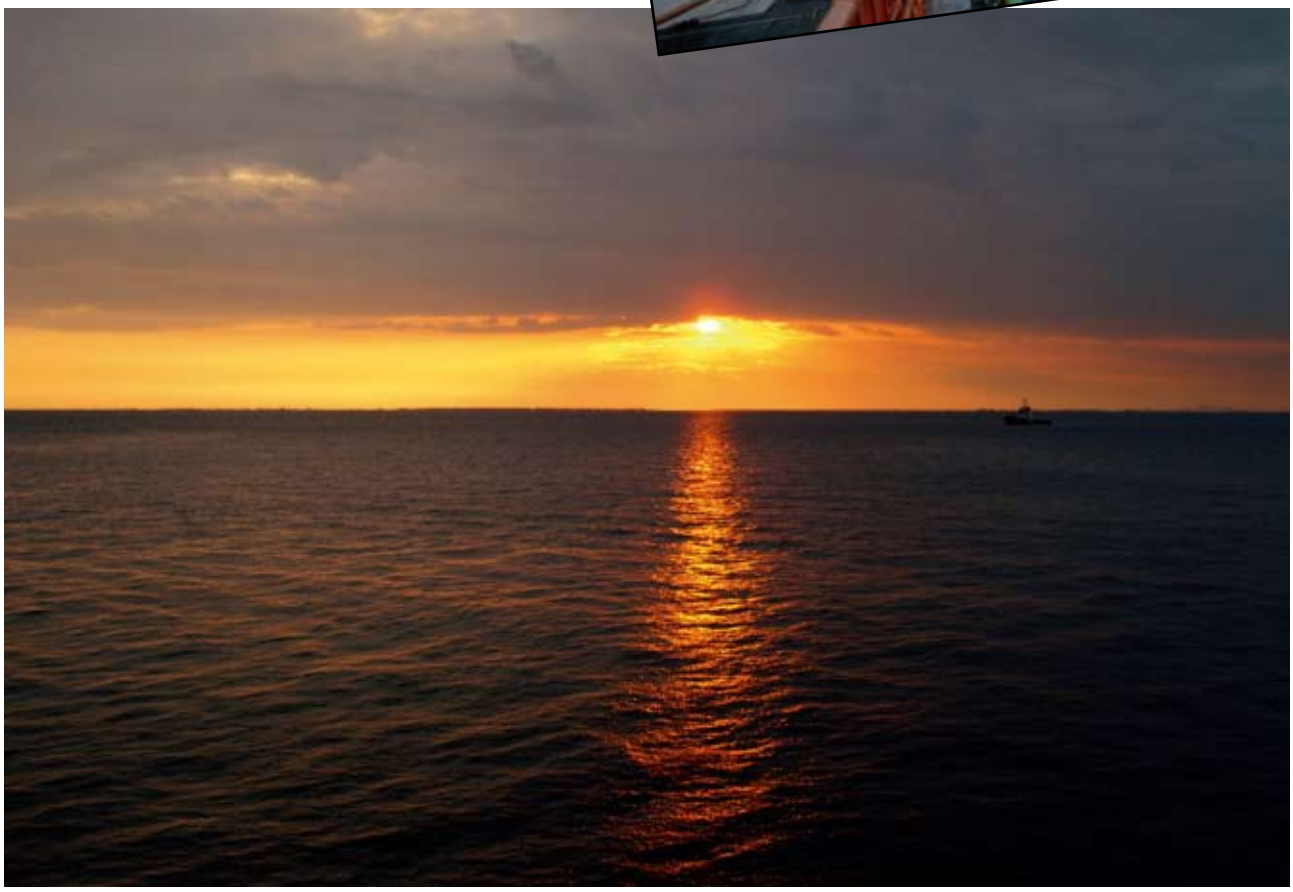


lungo in mare, comprendi quanto sia importante la presenza rassicurante in banchina degli ormeggiatori, puntuali, attrezzati, immediatamente riconoscibili anche da lontano, sia pure per una semplice manovra, data la nostra dimensione di nave lunga 75 metri per 6000 tonnellate di stazza e con una elevata capacità di manovra avendo a disposizione numerose eliche azimutali.Ti accorgi meglio che gli ormeggiatori in banchina sono assolutamente necessari per la salvaguardia delle strutture portuali, l'integrità dello scafo e soprattutto l'incolumità del personale impegnato a bordo nella fase di attracco. La prontezza, la professionalità,
l'esperienza degli ormeggiatori sono indispensabili affinchè non succedano incidenti, e gli uomini a bordo, di qualsiasi grado, gliene sono grati.
Terminato l'ormeggio, corremmo a fare la doccia, e a preparare i bagagli per sbarcare. Ma al momento dei commiati inevitabilmente ci furono momenti di commozione, l'amicizia nata a bordo con il resto dell'equipaggio determinò emozione quando ci salutammo; abbracci, strette di mano e occhi lucidi furono il segno che queste esperienze sono ricche anche sul piano dei rapporti umani sia pure tra culture lontane e diverse.

(Coordinatore delle partecipazioni degli ormeggiatori italiani a missioni off-shore)*



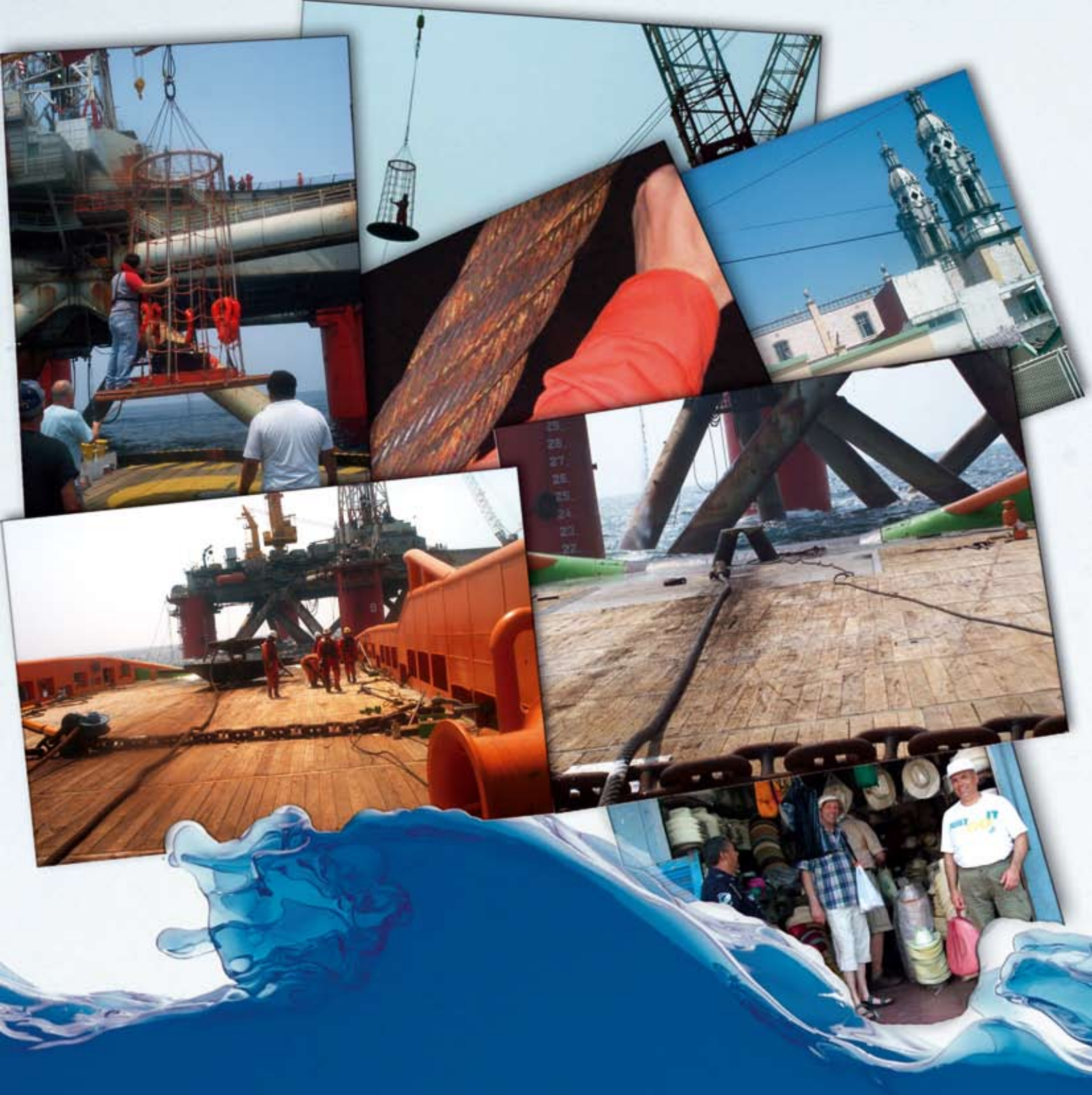




ORMEGGI ORI ITALIANI IMPEGNATI NELL'OFF-SHORE PETROLIFERO



Missione Golfo Messico



Carlo Perra del Gruppo di Cagliari e Dario Stagi del Gruppo di Piombino. Sono i due ormeggiatori che dal 10 al 18 maggio 2008 sono stati impegnati nella missione di off-shore petrolifero nelle acque del Golfo Messico, ultima partecipazione italiana in ordine di tempo in questa specifica attività. Attività condotta dagli ormeggiatori italiani assieme a colleghi olandesi, nell'orbita dell'impresa marittima Fairmount, come nelle precedenti partecipazioni.
Il trasferimento dal capoluogo sardo e dal porto toscano al continente americano, e viceversa, si è snodato lungo la direttrice aerea di Amsterdam, Mexico City, Villahermosa e, infine con pullmino a Paraiso.
Da qui, l'ultimo tratto di viaggio: 25 miglia di mare in battello per raggiungere l'area dove si ergeva la piattaforma per estrazioni petrolifere in alto mare. Sulla quale erano da posizionare dieci ancore, con l'ausilio di rimorchiatori della Fairmount. Le squadre incaricate dell'esecuzione dei lavori erano due, ovviamente multinazionali. Quella di Perra e Stagi contemplava un inglese, (comandante), un ucraino (secondo ufficiale di coperta) due filippini (marinai). Mentre un comandante olandese, un primo ufficiale di coperta ucraino, due marinai filippini e due ormeggiatori olandesi formavano il secondo gruppo.
Come rileva Carlo Perra nella sua relazione, fra

un'operazione e l'altra si approfitta dei tempi morti per prendere confidenza con le sistemazioni e l'uso delle varie attrezzature. Si cerca anche di approfondire quanto più possibile la reciproca conoscenza. Ma soprattutto ci si impegna per affinare quella tecnica di squadra, 'che ci ha consentito di operare in maniera sempre più razionale ottimizzando la tempistica delle operazioni, svolte sempre in totale sicurezza'. Ultimo aspetto, questo, che assume particolare importanza al cospetto di attività svolte in ambienti inconsueti quali si presentano le piattaforme petrolifere off-shore e di fronte a eventuali intoppi di lavoro.



Nelle foto: immagini di lavoro e di relax turistico nel campo petrolifero off-shore nel Golfo Messico al largo di Paraiso. Qui sopra gli ormeggiatori italiani (secondo e quarto in piedi da sin.) assieme ad alcuni compagni di squadra.


duemilanove
2009
Gli auguri di
ANGOPI
ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI
365 giorni l'anno, 24 ore al giorno a servizio di navi, porti e sicurezza

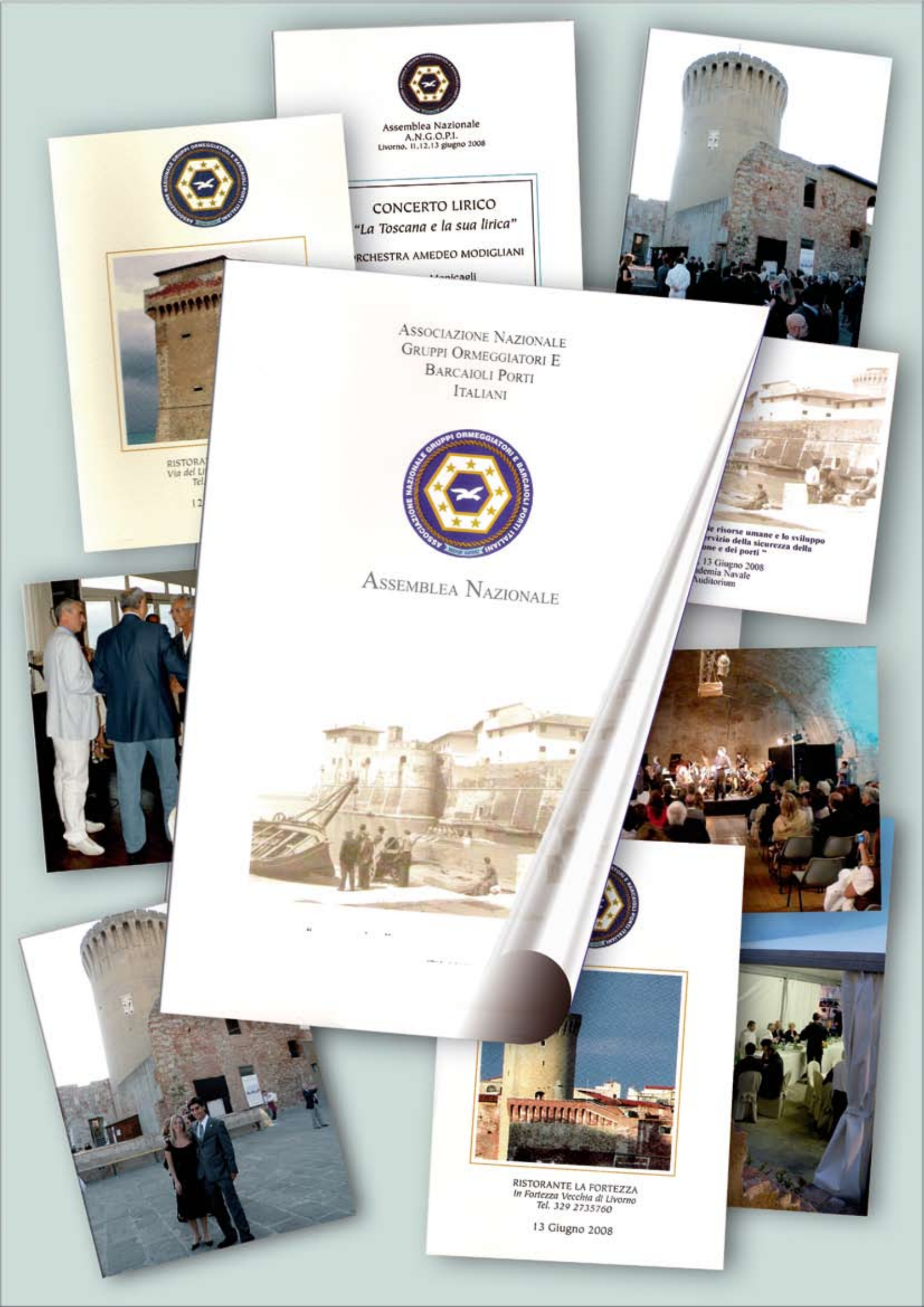
e angopi attracco'



Barcaioli Porti
Italiani

Tavola Rotonda

ai moli di Livorno


Assemblea Nazionale
A.N.G.O.P.I.
Livorno, 11,12,13 giugno 2008
CONCERTO LIRICO
"La Toscana e la sua lirica"
ASSOCIAZIONE NAZIONALE
GRUPPI ORMEGGIATORI E
BARCAIOLI PORTI
ITALIANI
ASSEMBLEA NAZIONALE
RISTORANTE LA FORTEZZA
In Fortezza Vecchia di Livorno
Tel. 329 2735760
13 Giugno 2008



Sprint professionali

Quasi come un thriller: il quadro viene gradatamente messo a fuoco dall'incalzare degli argomenti, ma l'essenza occupa le ultime righe; oppure, come in questo caso, le riflessioni finali di un precedente introspettivo e corretto esame dei fatti. Qui, però, non si tratta di identificare un misfatto, bensì di individuare la pista migliore per fornire prestazioni professionali di ampia utilità sociale, convenienti tanto alla categoria. che li procura quanto all'utenza che ne usufruisce. Allora, la frase che all'hotel AC di Livorno, nel pomeriggio del 12 giugno 2008 ha concluso l'assemblea nazionale dell'ANGOPI, pronunciata dal presidente dell'Associazione Cesare Guidi è stata al tempo stesso d'incitamento, ammonitrice e premonitrice. Rivolgendosi ai colleghi ormeggiatori e barcaioli li ha chiamati ad effettuare uno scatto di qualità nell'ambito della professionalità collettiva dei Gruppi, anche in prospettiva futura, per esempio nell'ipotesi di ampliamenti nel campo delle piattaforme marine di Gpl..
Ecco, allora, l'incitamento conclusivo affinché sino 'morsi' tanto i problemi quanto le opportunità nel momento in cui si presentano, con visuali anticipatrici e aperte sugli sondi degli interessi generali e della sicurezza richiamati dal ruolo pubblico della categoria. Ma soprattutto evitando di arroccarsi su posizioni di immobilismi ormai di molto distanti e anacronistici rispetto ai diffusi dinamismi di porti e trasporti marittimi. Su questo scenario s'innesta la novità di questa ultima edizione dell'assemblea dell'Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli dei Porti Italiani, per la verità sinora raramente scevra d'impulsi innovativi. E l'ultima, pregnante novità si chiama 'programma di categoria'. Ossia, un impegnativo quanto ambizioso collettore



nazionale di esperienze maturate nella variegata conformazione (in ogni suo senso) della portualità italiana; esperienze ora ancora più arricchite dalle escursioni conoscitive e operative in realtà portuali extranazionali e in mari lontani.

Nel corso dell'assemblea sono state menzionate missioni conoscitive presso importanti realtà portuali olandesi e francesi. Alle quali altre poi se ne aggiungeranno, allo scopo d'incrementare il patrimonio di cognizioni da cui potere casomai attingere proficui spunti nell'ambito professionale, organizzativo e del corredo tecnico. L'iniziativa ha riscosso i consensi della categoria riunita nel consesso livornese e altrimenti non poteva risultare. Ma qui si conceda alla presunzione del cronista di scostarsi dalla sua funzione d'informatore e sconfinarlo in una riflessione personale. Che prende avvio da un senso di ammirazione per la compostezza mostrata dagli ormeggiatori – barcaioli italiani che hanno avuto occasione di confrontarsi con i colleghi nordeuropei, anche in clima di lavoro. Chapeau ai loro assetti e alle loro risposte professionali. Non di meno sarebbe però interessante riscontrare l'entità delle loro salde robustezze professionali, tecniche e organizzative se calate nel multicolore professionale, tecnico e organizzativo della sconfinata portualità italiana. E, anche, di come saprebbero mantenere l'equilibrio di questo incredibile zibaldone in sede associativa, traendone un compatto tutt'uno.

Un fatto comunque è certo. Nella stringata portualità nordica sarebbero impensabili fenomeni di eclatante disinformazione a danno di componenti della categoria. Anche questo talvolta provocato dalla frammentazione e differenziazione portuale tipica della fascia costiera e insulare italiana e della conseguente varietà di peso, funzioni, equipaggiamenti e di quant'altro penalizzante i presidi di ormeggiatori e barcaioli. Avviene allora che si giunga a parlare senza cognizione della funzione di un determinato Gruppo, salvo poi ricredersi e innestare opportune retromarce a fronte di realtà (anche economicamente squilibrate rispetto all'impegno) ben diverse da quelle suggerite dalla superficialità di giudizio. E qui risalta l'importante presenza di un organismo qual'è Angopi, nel tempo divenuto interlocutore di organismi nazionali e sopranazionali, ma non per questo meno pronto ad intervenire dove necessario, comunque attento alla propria funzione di rappresentante del benessere e dell'sviluppo di tutta la categoria nonché del rispetto per impegni da essa sottoscritti.









LIVORNO, 12 GIUGNO 2008
ASSEMBLEA NAZIONALE

A.N.G.O.P.I.



RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Cesare Guidi



IL PROGETTO DI UN COLLETTORE DELLE ESPERIENZE DI CATEGORIA

Professionalità in Rete

Cari colleghi, grazie per essere arrivati così numerosi a questa Assemblea così bene organizzata dagli amici di Livorno. L'occasione rappresenta anche un'opportunità per fare, come di consueto, il punto sullo stato di salute della categoria e, soprattutto, illustrare gli obiettivi e i risultati conseguiti o da realizzare nel piano della nostra attività associativa.

L'ESEMPIO DI LIVORNO

Nell'aprire i lavori sento con vero piacere e per più ragioni la necessità di dare una valutazione di massima su ciò che l'esperienza livornese ha significato per lo sviluppo marittimo portuale. È indubbio che stiamo in una località che ha sempre avuto storicamente una propensione marittima portuale, come tante altre città costiere del nostro Paese. Questo ruolo è sempre stato per molti versi circoscritto e delimitato da realtà economiche locali con una relativa proiezione verso l'esterno.

Quello che colpisce è la straordinaria capacità dimostrata dai livornesi nel secondo dopoguerra, quando accanto ad un tumultuoso sviluppo economico del nostro Paese e alle trasformazioni strutturali della nostra economia, gli operatori del porto di Livorno, e tra questi le esistenti organizzazioni dei lavoratori, hanno colto rapidamente le tendenze innovative che stavano alla base di questa straordinaria crescita e trasformazione del tessuto produttivo nonché della distribuzione demografica che investiva tutto il Paese. Tali trasformazioni coinvolsero l'intero sistema trasportistico, il ruolo del porto e il trasporto marittimo. Mentre successivamente si modificò la tipologia del naviglio e delle strumentazioni connesse alle varie fasi dell'intero ciclo

marittimo portuale, determinando trend di sviluppo mai registrati.
Possiamo affermare che in generale a Livorno le tradizionali strutture in cui si articolava l'organizzazione del porto - e in particolare quelle dei lavoratori - si sono rapidamente adeguate al nuovo; e quindi ciò che in altri porti poteva rappresentare un ostacolo, come il recepire e tradurre in modo produttivo e funzionale i cambiamenti che avanzavano, per i livornesi, che hanno colto queste novità, si è tradotto in una piattaforma di lancio per lo sviluppo del porto che è diventando rapidamente un supporto trainante per l'intera nostra economia. Voglio anche rimarcare che tutto ciò non solo ha fatto crescere l'economia portuale ai livelli di eccellenza che conosciamo, ma in una situazione, non certo unica, di smantellamento di una serie di tradizionali attività industriali, e quindi foriera di disoccupazione e di disaggregazione dell'assetto della comunità livornese, il porto è stato il centro di attrazione e di sostegno per l'occupazione, generando inoltre un profondo legame con la città.
A conclusione di questo passaggio posso affermare che a Livorno, da parte dei lavoratori, è stata acquisita e assimilata una capacità imprenditoriale in grado di favorire la ricostruzione di un tessuto socio/economico che attenuasse prima e superasse poi, le difficoltà conseguenti alle trasformazioni che erano in atto. Vorrei che fosse chiaro all'Assemblea che queste mie considerazioni non vogliono essere solo un riconoscimento delle doti manifestate dai livornesi, ma soprattutto ciò che intendo trasmettere, seppur in questi rapidi passaggi, sono quei proficui insegnamenti che possono essere utili per tutti noi.

LA DERIVA PLANETARIA

Prima di entrare nello specifico dei temi che intendiamo affrontare permettetemi di fare, anche attraverso la semplice osservazione, una rapida panoramica di ciò che ci sta accadendo attorno, e come tutto si riverberi o si possa riverberare sui nostri modelli, stili e condizioni di vita e quindi divenga, su tali temi, almeno opportuno, fare alcune riflessioni al nostro interno.



Stiamo infatti, vivendo una condizione nella quale se non si interviene cercando di abbattere le forme di speculazione finanziaria, che oggi stanno investendo anche il settore dei beni alimentari a cominciare dai cereali, rischiamo una fase inflazionistica incontrollabile e devastante, soprattutto per le fasce già povere della popolazione mondiale, ma anche in ampi settori dei Paesi più industrializzati. C'è inoltre da valutare, attentamente, gli effetti prodotti dall'uso dei tradizionali beni alimentari impiegati per produrre la bioenergia, già oggi causa di aumenti dei prezzi di alcuni di essi, tra i quali: il grano e mais negli ultimi due anni sono aumentati del doppio, il riso dall'inizio del 2008 del 150%. Aumenti che nel contesto globale diventano ancora più pesanti tenuto conto che il petrolio dai 13 dollari al barile di poco tempo fa – dieci anni – oggi è a 137 dollari (valore del 6 giugno), pari al 954%. Permettendomi un inciso, voglio dire che su queste distorsioni necessita assolutamente, una regia mondiale

in grado di intervenire in modo efficace e rapido, perché il rischio è che le pulsioni derivanti dal miglioramento delle condizioni di vita di decine e decine di milioni di uomini e donne, se non soddisfatte, possono tradursi in effetti negativi, anche perché si accompagnano ad un certo declino delle condizioni di vita di larghe fasce di popolazioni del mondo industrializzato, favorendo spinte xenofobe, intolleranze, divisioni, chiusure protezionistiche fino a generare deleteri fenomeni sempre più difficilmente controllabili.



Il progetto di un'Europa unita (che dal mio punto di vista è una delle conquiste più importanti del nostro tempo e che fino ieri ci coinvolgeva anche sul piano emotivo, nella consapevolezza che dopo millenni si è saputo costruire una grande area di progresso senza guerre) oggi di per sé non basta più!, in quanto la pace è stata ormai interiorizzata nelle nostre coscienze come dato acquisito e forse "ovvio". Dunque, i nuovi obiettivi che l'Europa deve perseguire, con un'economia in crescita basata però su una più giusta distribuzione della ricchezza e su equilibrati rapporti di scambio, è la capacità di incidere nelle tendenze della globalizzazione, favorendo la solidarietà sociale, la promozione di un capitalismo equo e la realizzazione di un benessere che risulti il più diffuso possibile. Il problema dell'inflazione, quindi, non è pensabile risolverlo agendo soltanto sulle retribuzioni dei lavoratori, ma attraverso iniziative comuni e coerenti al quadro richiamato che si muovano sul piano internazionale con lo scopo preciso di evitare o attenuare fortemente le storture di un processo che può diventare devastante. Purtroppo registriamo che la recente assemblea della FAO (Food and Agricolture Organisation – Organizzazione delle Nazioni Unite per l'Alimentazione e l'Agricoltura) è giunta a conclusioni deludenti.

AFFINITÀ PROFESSIONALI

Dobbiamo altresì renderci conto che il problema appena accennato, che certamente riguarda in primo luogo gli Stati e i Governi, investe anche le espressioni organizzative attraverso le quali si articola la società moderna e democratica. Ed anche per esse si pone la questione di darsi delle strutture internazionali, che nel nostro caso riguardano la Comunità europea in primo luogo, ma con l'obiettivo di estenderle oltre tali confini, comprese quelle che si riconoscono per affinità professionale.

Il nostro impegno verso il costante rafforzamento dell'EBA (European Boatmen's Association) si è sempre ispirato all'esigenza di preferire i momenti dell'unità rispetto a quelli derivanti dalle diversità esistenti nel nostro settore. La coerente ricerca e identificazione dei problemi di fon-

MINI(FOTO)CRONACA A PIÈ DI PAGINA

I lavori dell'assemblea 2008 dell'Associazione nazionale degli ormeggiatori e barcaioli e della collegata tavola rotonda sono stati ospitati dal Gruppo di Livorno, che li hanno pianificati in stretta collaborazione con l'ufficio ANGOPI di Roma. Molta cura e stata rivolta all'organizzazione del tempo libero, che anche negli spazi di questa edizione è risultato particolarmente ricco di gustosi spunti, farciti dalla vigorosa e piccante tipicità ambientale labronica.

do comuni a tutti è la precondizione per realizzare tale progetto, individuando i possibili percorsi congiunti. Ed è sempre all'interno di questo scenario che va considerato il nostro tenace impegno per arrivare ad un primo risultato extraeuropeo, coronato con la creazione dell'IBLA (International Boatmen's Linesmen Association) dovuto, come è noto, all'unione tra associazione europea e quella americana. La nostra quindi, deve poter essere una vocazione verso una visione più vasta possibile che possa incidere su quegli orientamenti internazionali che tendono al superamento degli elementi più negativi che la globalizzazione sta mettendo in evidenza. Non a caso la prima iniziativa in seno all'Ibla è stata quella di rapportarsi con l'IMO (International Maritime Organisation) per favorire un processo di omogeneizzazione nella realizzazione delle misure di sicurezza. Ritengo in ogni modo indicativo e degno di rilievo il fatto, per esempio, che oggi le organizzazioni sindacali dei lavoratori del settore metalmeccanico e siderurgico inglese e americano non si siano limitate ad un patto di unitarietà, ma abbiano costituito un vero e proprio unico Sindacato.



A N.G.O.P.I. SOTTO ESAME

A cinque anni dall'inizio della mia esperienza di Presidente dell'A. N.G.O.P.I. e dalle conoscenze che ho di tale organismo, ormai risalenti al lontano 1985, credo che si possa affermare che questa associazione, è sorta per avere compreso un elemento carente nel rapporto ormeggiatori-barcaioli / Cgil-Cisl e Uil trasporti, non per scarsa attenzione verso il nostro settore, ma per un certo ed obiettivo limite dell'azione concreta sindacale, che si manifestava in modo più evidente e comprensibile per le piccole categorie. In un certa misura mancava non tanto nelle Organizzazioni Sindacali, ma in particolare in noi stessi, un respiro ampio sulla funzione che i porti svolgono sia nel campo economico più generale, sia come fonte importante per un'identità da costruire nella città. L'aspetto interessante di questa presa di coscienza del ruolo svolto, sta nell'avere individuato come ormeggiatori/barcaioli, in particolare nella professionalità il punto centrale sul quale comporre un'organizzazione rappresentativa propria, capace però di costruire, partendo da questo aspetto



Ricordi di navigazione sotto l'antica torre d'avvistamento Calafuria: si identificano le isole dell'arcipelago Toscano



I complimenti ad un ormeggiatore livornese protagonista del salvataggio di un uomo caduto in mare da una nave

fondamentale, un orientamento ispirato al valore più generale che nel porto come categoria svolgiamo e a impostare di conseguenza su questa linea, le relazioni con tutte le parti con le quali dovevamo confrontarci.
Allora, a questo punto, la domanda che mi porgo è: ***«l'A.N.G.O.P.I. ha svolto questo ruolo?».*** Io ritengo proprio di sì! Ad un primo periodo che potremo definire sperimentale, di assetto, di ricerca nel darsi un'identità ed un ruolo visibile che metteva in evidenza le diverse esperienze che di volta in volta si facevano, su quali potevano essere le basi portanti di un orientamento più consono di risposte avanzate rispetto alle domande e ai problemi che incalzavano l'A.N.G.O.P.I. è stata capace di fare il giusto salto di qualità soprattutto a partire dalla fine degli anni '80. È stato, infatti, da allora che si è cominciato capire e far propria la nozione che la salvezza e la tutela delle nostre condizioni di lavoro si potevano realizzare soltanto se avessimo risposto adeguatamente alla necessità che il sistema porto poneva e ci poneva nel suo complesso e nelle sue diverse articolazioni. Ed è proprio per questo che nasce la certezza della difesa efficace e realizzabile soltanto con la capacità di affrontare a viso aperto il nuovo che incombeva; essere in grado di tutelarci appropriandoci, anche sul piano culturale, del valore e del significato che assumeva il costante miglioramento del servizio e l'estensione e l'approfondimento delle nostre qualificazioni e competenze professionali. In definitiva, non abbiamo voluto essere solo coloro che si adoperavano al nuovo, ma veri protagonisti del nuovo.



Ancora oggi lo status giuridico lo difendiamo non come un paravento per coprire i nostri limiti, ma perché non ostacola il miglioramento del servizio e nemmeno il nostro ruolo nel processo di modernizzazione e di impegno concreto per migliorare non solo l'attività portuale, ma la stessa condizione della comunità alla quale apparteniamo. È in questo modo che interpretiamo e coltiviamo lo spirito del servizio pubblico che per legge ci è affidato.
La conseguenza principale di questa consapevolezza è stata caratterizzata dall'azione proattiva messa in atto per rispondere alle diverse e complesse questioni che di volta in volta la mutevole realtà ci poneva. In buona sostanza



Spazio agli stroboscopi canori degli ormeggiatori più dotati; questo è triestino e si cimenta (bene) nel My way di Sinatra.



Soddisfazione per un compito riuscito: incontro ravvicinato tra Livorno e Roma, organizzatori dell'assemblea-convegno.

voglio dire che non si è atteso che gli altri ci fornissero la soluzione partendo dal proprio angolo visuale dei problemi, ma siamo stati noi, attraverso l'A. N.G.O.P.I., gli artefici delle possibili soluzioni da attuare per rispondere ad esigenze obiettive. E sottolineo che il prestigio che fino ad oggi l'A. N.G.O.P.I. si è conquistato, in tutte le istanze, nasce proprio dalla capacità non semplicemente teorizzata, ma sempre concretamente dimostrata nella realtà fattuale, di avere saputo affrontare ed analizzare anche quelle incertezze di cui il futuro è permeato, partendo sempre da presupposti obiettivi e cioè in moltissimi casi, scevri da inflessioni soggettive riconducibili ad una visione stretta, angusta e sterile solo di categoria.

Certo questo processo, come tutti i processi umani, ha avuto ed ha aspetti positivi e negativi, ma certamente a mio avviso il dato prevalente rimane senza dubbio quello positivo. Potremmo al limite affermare che l'aver realizzato sulla professione il nostro percorso di aggregazione, intesa come legame solidale fra noi, ci ha consentito di sterilizzare il famigerato corporativismo. In buona sostanza questo specifico rapporto si è tradotto non in un elemento negativo, ma in un momento di forza aperto; e aperto in particolar modo a tutto un vasto processo di cambiamento in atto, favorendo peraltro, una presa di coscienza e di partecipazione attiva nei confronti delle vicende generali dell'economia marittima, della città, dell'ambiente avendo peraltro, in questo quadro, la possibilità di esaltare le nostre attività poste a favore degli interessi generali e della sicurezza. È quindi un qualcosa che va oltre alla difesa delle nostre prerogative e/o alla tutela della nostra integrità fisica, ma è un elemento propulsivo finalizzato alla giusta considerazione del nostro ruolo pubblico.

Alla fine di questa valutazione l'altro quesito che mi sorge spontaneo è: ***"siamo effettivamente utili?".*** È proprio partendo da questa impostazione che l'A.N.G.O.P.I. non solo ha accettato ma è stata protagonista nell'avanzare proposte di modifiche per cambiare, ad esempio, la tariffa di lavoro in tariffa di servizio ponendo in questo modo le basi, anche sul piano tariffario, per affermare che la nostra attività viene resa a favore della collettività e non già una mera prestazione di lavoro fornita alla singola nave. Poi sappiamo, perché risale all'ultimo rinnovo, che in fasi successive, per dare il massimo possibile di razionalità agli elementi individuati per la formazione della stessa struttura tariffaria, al fine di rispondere ad un'esigenza reale qual è il momento dell'attesa rispetto al tempo di effettivo lavoro, abbiamo distinto e considerato chiaramente i due momenti.

Nel compiere questo percorso avevamo chiara l'idea di evitare la deviante filosofia tendente a distinguere, all'interno delle nostre prestazioni e funzioni, il momento del servizio pubblico da quello cosiddetto "commerciale", come se il nostro compito di garantire, nella fase di attracco, partenza e



Confidenze con gli armigeri del Granducato di Toscana tra le mura della Fortezza Vecchia di Livorno proiettata sul mare.



Aperitivo nei sotterranei e nelle segrete del fortilizio livornese trasformati in gradevoli punti di accoglienza

sosta della nave, sia un qualcosa di scomponibile e addirittura da potere considerare su piani diversi rispetto alla sicurezza di uomini e cose e la stessa gestione delle fasi di emergenza. Il risultato ottenuto conferma, invece, che le eventuali differenze non possono essere riconducibili a quest'artificiale scissione, in quanto l'organizzazione del lavoro e la nostra stessa presenza è un tutt'uno, in un rapporto simbiotico atto a soddisfare simultaneamente in due momenti che sono inevitabilmente unificati sia sul piano operativo che della sicurezza.

I PASSI DEL GIGANTE

Lo sforzo fondamentale e di rilievo che poi l'A.N.G.O.P.I. ha fatto è stato quello della qualificazione, nel concetto di preparazione e capacità del singolo come processo di sviluppo non disgiunto dalla contestuale crescita collettiva del Gruppo e, all'interno di questa cornice, va posto altresì, il significato che assume l'attività di collaborazione messo in atto con i colleghi olandesi del porto di Rotterdam. Va in ogni modo sempre richiamato che tutte le iniziative, che si pongono al di fuori della routine ordinaria, assunte dall'A.N.G.O.P.I., sono state portate avanti solo dopo aver ottenuto il placet da parte del Ministero dei Trasporti e del Comando Generale delle Capitanerie di Porto: e ciò perché siamo i primi ad essere convinti che queste non possono essere in nessun caso essere portate a giustificazione di eventuali carenze circa la nostra generale attività così come è disciplinata dai Regolamenti di servizio. In ogni caso voglio farvi presente che in merito a tale attività off-shore noi abbiamo in un primo momento valutato e poi accettato questo rapporto, non tanto per andare in mari lontani o poter dire che operiamo anche in mari lontani, ma per acquisire una professionalità, un'esperienza utile al nostro Paese oltre che a favore dei paesi europei e mediterranei.

Un passo gigantesco! Lo stesso eventuale accordo con la Saipem è la dimostrazione tangibile che noi privilegiamo gli aspetti concreti in cui si realizza un certo tipo di prestazione, che non può prescindere dalle caratteristiche dell'attracco, e ciò non per disinteressarci del nostro status giuridico che abbiamo ferocemente difeso sia sul piano dell'impostazione sia su quello giudiziario, ma per dire che comunque tale difesa non è sufficiente se non è accompagnata dalla nostra capacità di introdurci nei processi reali e concreti di situazioni specifiche e innovative. In questa precisa direzione si muove l'iniziativa promossa da questa associazione, circa la predisposizione di un programma formativo specifico di categoria, per la cui realizzazione è bene ricordare che dovremo pienamente attingere dalle nostre risorse, che ha il precipuo compito di sviluppare nuovi profili professionali e su questo dar



Concerto 'La Toscana e la sua lirica' dedicato a Giacomo Puccini e con un omaggio a Pietro Mascagni



Ancora all'interno della Fortezza Vecchia: il piacere della conversazione nella cena di gala del commiato

vita, perché no!, anche a varie iniziative per valorizzare e far conoscere e diffondere quanto stiamo portando avanti.
Quindi, il progetto che è in fase di elaborazione, sul quale poi relazionerà Gianni Puglisi, responsabile del relativo Gruppo di Lavoro Angopi, e che non è sovrapponibile ai corsi di formazione già esistenti, è quello di non limitarci al pur valido sviluppo ed arricchimento professionale delle risorse umane, ma costruire assieme alle crescenti condizioni di apprendimento tecnico/operative, quei profili di natura politico/aziendale e culturale, realizzabili definendo un percorso che sia anche un forum di discussione dove le varie esperienze possono portare il loro contributo. Si tratta quindi di individuare un "programma di categoria", che vuole peraltro diventare un collettore di esperienze specifiche e locali, da inserire gradualmente in rete attraverso il contributo di seminari, incontri, riunioni, e a quel punto poter definire ciò che dovrebbe essere lo stile e la futura natura degli ormeggiatori/barcaioli dei porti italiani.
Su questo progetto c'è un comitato tecnico che sta lavorando ormai da mesi, anche se c'è ancora da definire una cornice ben precisa del programma, delle modalità di partecipazione e di insegnamento, così come le singole materie/capitoli e la tempistica degli appuntamenti. Né siamo ancora in grado di dire con precisione che tipo di andamento e qual è la struttura che starà alla base delle lezioni, ovvero se è preferibile un percorso, seppur rigoroso, ma piuttosto libero, cioè senza vincoli di presenza, almeno per alcune materie, per coloro che decideranno su base volontaria in un primo tempo, ma che poi dovranno formarsi. Aggiungo anche che in ogni modo non escluderei un certo numero di appuntamenti itineranti da tenersi presso alcuni Gruppi dove a sua volta possono ritrovarsi componenti di più Gruppi stessi; e questo oltre a favorire una nostra crescita qualitativa, potrebbe aiutare un certo consolidamento del portato e del valore che la categoria deve esprimere nei vari scali. È certo che ci sono ancora dei punti oscuri che dovremo chiarire sia con il comitato tecnico che con il Gruppo Lavoro Profili professionali che investiremo in un secondo tempo; per il momento l'unica certezza è che la nostra consulente è la Thesi di Bari in quanto ci appoggiamo al contributo del comandante Quaranta.

INNOVAZIONI NELL'ADRIATICO

Segnalo all'Assemblea che stanno proseguendo a mio avviso proficuamente i contatti con i rappresentanti del GNL Adriatico, iniziati nel settembre 2006 per la sottoscrizione di un contratto di natura privatistica. Faccio comunque alcune rapide osservazioni, ma di efficace importanza:
è la prima volta in assoluto che realizziamo un accordo di questo tipo e che

I vede a tutti gli effetti una collaborazione organica e congiuntamente partecipata tra noi e i piloti per lo stesso obiettivo;

II è un fatto inedito che tre diversi Gruppi assumano un'iniziativa comune per giungere ad un accordo che li impegna in modo organico alla realizzazione di un servizio da svolgere assieme e che, se realizzeremo l'accordo, comporterà un impegno collettivo sia sul versate dei mezzi, degli uomini, dell'organizzazione e dello stesso livello professionale;

III condivisione ad una iniziativa intesa a diversificare le fonti di approvvigionamento di materie prime energetiche, basta ricordare che il GNL Adriatico avrà una capacità di rigassificazione di 8 miliardi di metri cubi l'anno pari a circa il 10% dell'attuale domanda di gas italiana;

IV consapevolezza di fare onorevolmente la nostra parte convinti di operare in un mare che conosciamo perfettamente e quindi in grado di mettere in atto procedure operative capaci di evitare qualunque incidente;

V conferma del valore che attribuiamo all'esperienza con i colleghi di Rotterdam su quanto di concreto abbiamo fatto circa l'acquisizione di quelle esperienze innovative certamente utili per analoghe future attività nel mediterraneo che si stanno già sviluppando. Questo è il senso che attribuiamo al binomio: alta e più estesa professionalità e rispondenza agli interessi generali del Paese.

LA DIALETTICA CON LE ISTITUZIONI

Ci troviamo di fronte ad un nuovo Governo e come abitudine dimostrata in tutto il nostro passato ci rapportiamo ad esso certamente senza nessun pregiudizio e con il rispetto dovuto ad un'alta istituzione dello Stato. L'idea che ci sostiene è dunque quella di essere interlocutori leali che hanno a cuore certamente le nostre tutele, ma all'interno del quadro più generale indicato e ciò riteniamo che sia un elemento dialettico e di confronto, capace di favorire le soluzioni che di volta in volta si possono presentare.
Registriamo come fatto positivo l'unificazione dei dicasteri delle Infrastrutture e dei Trasporti per la quale ci auguriamo una maggiore accelerazione decisionale, ad esempio sulla realizzazione delle opere necessarie a collegare meglio i nostri porti alle reti. Altro fatto importante è che il Ministro Altero Matteoli ha affermato che si occuperà personalmente dei porti e nelle sue prime dichiarazioni, che ho avuto modo di sentire al Convegno sulla portualità organizzato da Assoporti il 20 maggio scorso, oltre ad accennare alla sua originaria opposizione sulla Legge 84/94 (anzi, allora, di vero ostruzionismo, e questo non tanto sulla filosofia di fondo della legge stessa, ma su come veniva articolata) ha indicato alcune linee organiche agli indirizzi più volte richiamati: linee peraltro riconfermate dal sottosegretario Giachino all'Assemblea di Federagenti, e che riguardano:

I la necessità di concertare le risorse pubbliche e private con costi e tempi certi;

II il completare l'autonomia finanziaria delle Autorità portuali, in un quadro di accresciuto controllo centrale;

III la semplificazione delle procedure amministrative per i piani regolatori e per i dragaggi, e questo è ulteriormente positivo perché sappiamo che nel precedente governo Berlusconi il senatore Matteoli era ministro dell'ambiente;

IV la semplificazione dei tempi di sdoganamento delle merci;
l'aumento della sicurezza nel lavoro portuale.

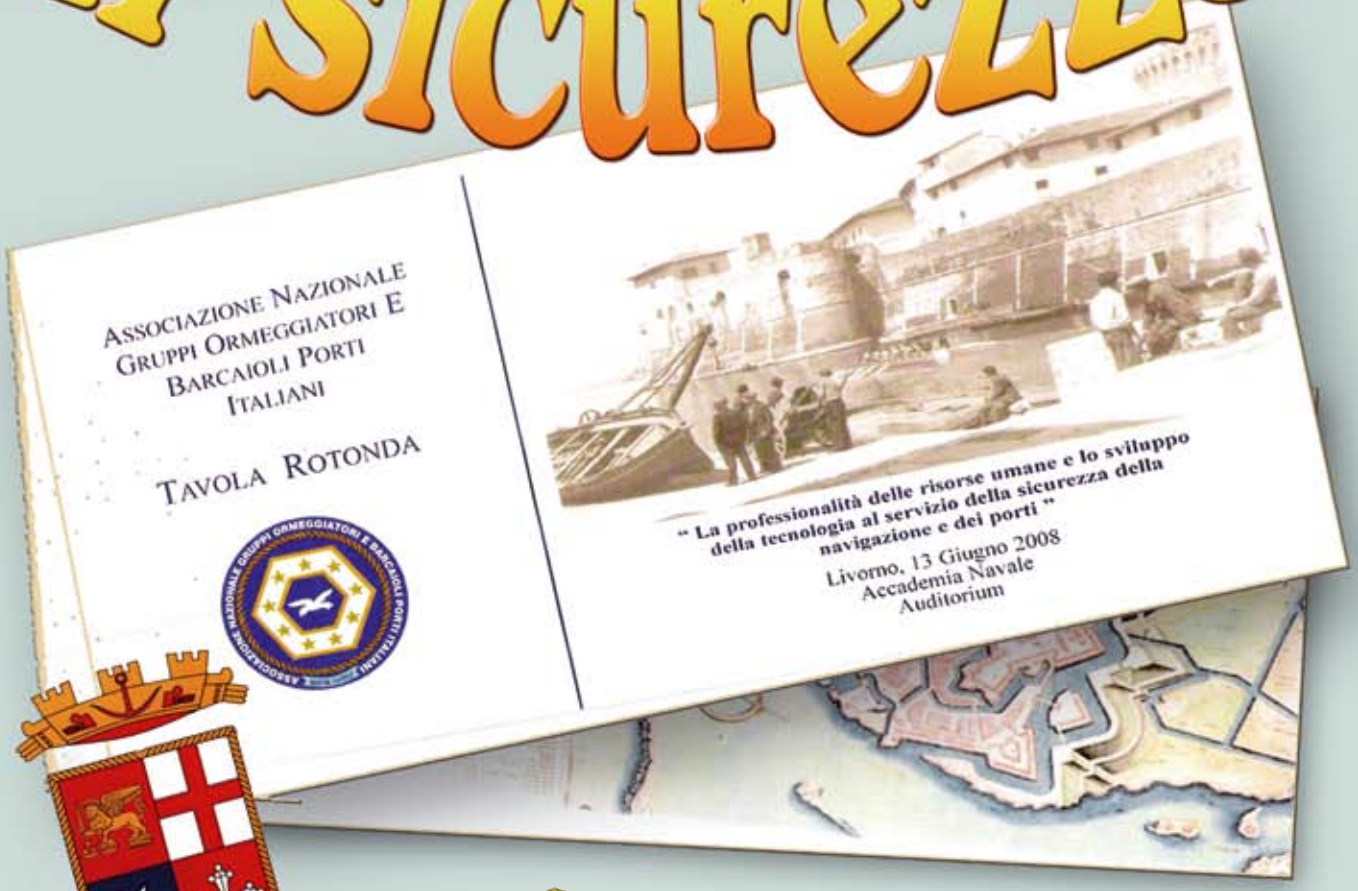
LO SPAZIO DEI SALUTI

Cari amici e cari colleghi,
l'augurio che esprimo è che, ancora una volta, questa nostra assemblea annuale sia una tappa importante per tutti noi, per il nostro lavoro e per il nostro avvenire.
Sono convinto che i buoni rapporti interni al Gruppo, e nella stessa associazione, risultino condizione indispensabile per affrontare i problemi.
Nel rivolgervi un saluto grato e affettuoso per l'attenzione prestata e per la pazienza avuta, consentitemi di farmi interprete a nome di tutti nei riguardi delle nostre impiegate che oltre ad accompagnarci nei passi in questa associazione con apprezzata lealtà, stanno manifestando un straordinario impegno, abilità e capacità organizzativa, soprattutto per questi difficili eventi, che veramente non immaginavo potessero affrontare con tale competenza.

CONVEGNO ANGOPI ALL'ACCADEMIA NAVALE DI LIVORNO



Radici di sicurezza

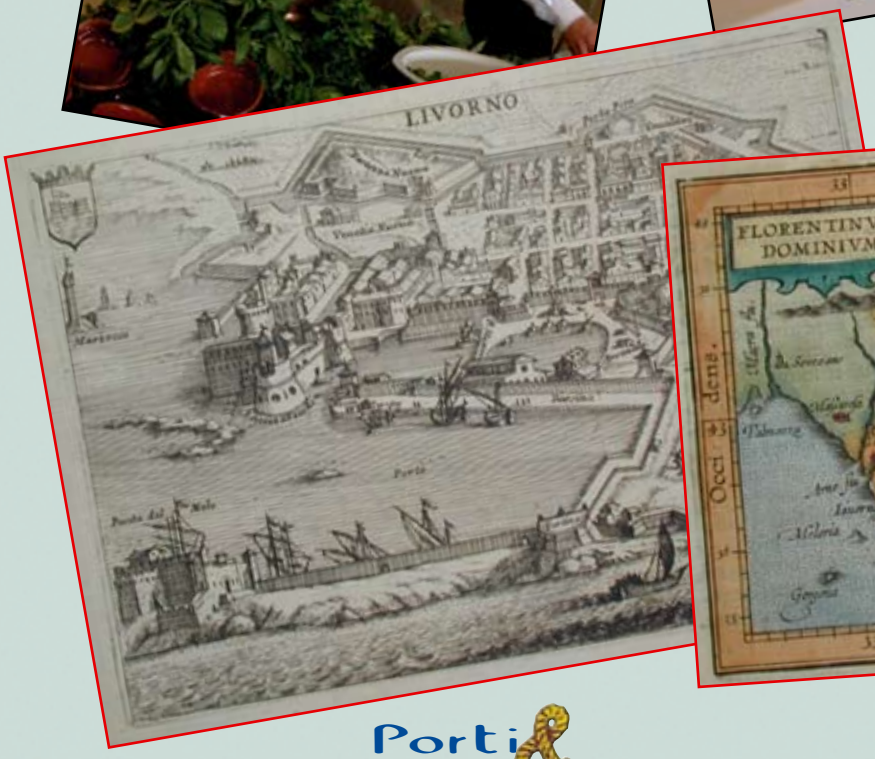














Porti & servizi tecnico nautici

A.N.G.O.P.I.
ASSOCIAZIONE NAZIONALE
GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI

TAVOLA ROTONDA

La sicurezza e l'efficienza non sono un caso.
Il ruolo delle Autorità ed il contributo dei servizi tecnico-nautici

Lipari, 15 giugno 2007 - Hotel Tritone

Programma

Ore 14,00 Registrazione dei partecipanti
Ore 14,30 Apertura dei lavori
Saluti delle Autorità

MARIANO BRUNO
Sindaco di Lipari
VINCENZO GAROFALO
Presidente dell'Autorità Portuale di Messina
PAOLO MASELLA
Comandante del Porto di Lipari

Ore 15,00 ***Relazioni***

CESARE GUIDI
Presidente ANGOPI
Associazione Nazionale
Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani

LORENZO SCHIANO DI PEPE
Università di Genova
"Misure per la sicurezza del Mediterraneo ed estensione a nuove zone marittime: il ruolo dello Stato costiero"
REMO PERTICA
Condirettore Generale di Finmeccanica Spa
"Il ruolo dell'industria nella tutela della sicurezza dei porti e delle coste italiane"
LUCIANO DASSATTI
Ammiraglio Ispettore Capo del Corpo Capitanerie di Porto
"La Guardia Costiera italiana in una proiezione europea"
LORENZO PAOLIZZI
Condirettore Generale Federlinea
"Contributo armatoriale alla sicurezza"
FRANCESCO MUNARI
Ordinario di Diritto dell'Unione Europea - Università di Genova
"Compiti dello Stato costiero, poteri delle amministrazioni portuali e marittime"

TAVOLA ROTONDA

GIUSEPPE VERMIGLIO
Ordinario di Diritto della Navigazione – Università di Messina

GRAZIANO MAZZARELLO
Componente della VIII Commissione del Senato della Repubblica

FABRIZIO SOLARI
Segretario Generale FILT-CGIL

MICHELE META
Presidente della IX Commissione Trasporti Camera dei Deputati

MARIO TASSONE
Componente della IX Commissione Trasporti Camera dei Deputati

RAIMONDO POLLASTRINI
Vice Comandante Generale Corpo Capitanerie di Porto

LUIGI COCILOVO
Vice Presidente del Parlamento Europeo

FRANCESCO NERLI
Presidente Assoporti

Conclusioni
ALESSANDRO BIANCHI
Ministro dei Trasporti

Coordinamento dei lavori
SERGIO MARIA CARBONE
Ordinario dell'Università di Genova



CONVEGNO ANGOPI ALL'ACCADEMIA NAVALE DI LIVORNO

Il podio delle repliche

Paganini non replica, Angopi, invece, si. A differenza dell'eccelso compositore nonché sbalorditivo virtuoso del violino l'Associazione nazionale degli ormeggiatori e barcaioli pone l'ennesimo accento sulla salvaguardia della sicurezza nel lavoro e ambientale. E sotto il titolo: **la professionalità delle risorse umane e lo sviluppo della tecnologia al servizio della sicurezza della navigazione e dei porti** *la manda in scena sul podio dell'Auditorium dell'Accademia Navale di Livorno, proprio là dove nasce, si forma e si disciplina la sicurezza sul mare. Ancora una volta, il 13 giugno, a margine e conclusione dell'assemblea generale dell'Associazione, questo tema di forte rilievo sociale si presenta nel programma assembleare con una specifica tavola rotonda, come ripetutamente avvenuto in precedenti raduni sociali. Vi si insiste non soltanto perché gli interventi nella sfera della sicurezza risultano tra i servizi d'interesse generale che la categoria è obbligata a fornire, ma anche per il motivo che ormeggiatori e barcaioli li hanno inseriti tra le priorità di Gruppo, con l'obiettivo d'incrementarne e rinsaldarne l'efficacia - anche nel solco delle risorse umane - con gli strumenti del training professionale e attraverso aggiornamenti tecnologici più incisivi.*



Si tratta dunque dell'ennesima replica della volontà di individuare ulteriori strumenti adatti a contenere incidenti e infortuni nonché prevenire potenziali situazioni di pericolo. Strumenti che potrebbero essere reperiti da maggiori conoscenze e più razionali applicazioni delle regole di sicurezza personali e collettive. Con l'insistente forza di un

maglio la proposta di dibattito avanzata dalla tavola rotonda s'indirizza sul filone professionale, su quello tecnico e sui loro intrecci. Dunque, azioni per accrescere e meglio orientare la qualificazione del personale dei Gruppi e per affinare in modo costante le loro dotazioni tecniche, in particolare i mezzi nautici, nel tentativo di attutire le insidie portate a uomini e ambiente dai ritmi accelerati del movimento marittimo nei porti e negli specchi acquei limitrofi. Porti e acque in cui la categoria dispiega 850 tra ormeggiatori e barcaioli in forza ai 60 Gruppi operativi nei 90 porti nazionali in cui approda traffico passeggeri e commerciale per complessive 900 mila prestazioni annue, di cui circa 500 per servizi d'interesse generale ovvero di emergenza.

La manifestazione e i suoi protagonisti di palco e di platea hanno ricevuto i saluti dall'ammiraglio di divisione Cristiano Bettini, comandante della prestigiosa Accademia Navale, il cui Auditorium ha ospitato il dibattito. Altre espressioni di saluto locale sono giunte dal Direttore marittimo della Toscana, Comandante della Capitaneria di porto Sergio Tamantini; dal segretario generale dell'Autorità portuale Giorgio Giomfrido, da Maria Gloria Giani, presidente nazionale Wista Italia (Associazione nazionale dell'industria marittima italiana); da Massimo Luperini, presidente del Gruppo Ormeggiatori e Battellieri del Porto di Livorno.

Avviata dall'introduzione di Cesare Guidi, presidente Angopi, la tavola rotonda si è successivamente dipanata attraverso interventi tecnici, amministrativi, politici e accademici. Le relazioni sono state svolte da Raimondo Pollastrini, comandante generale Corpo delle Capitanerie di porto; Francesco Nerli, presidente Assoporti; Paolo Niri, dirigente Selex Sistemi Integrati, Fabrizio Solari, segretario generale Filt-Cgil, Luigi Grillo, presidente VIII Commissione Senato della Repubblica, Marco Filippi, componente della stessa VIII Commissione; Silvia Velo, vice presidente IX Commissione Camera dei deputati; Giovanna Colombini, direttore Scuola di dottorato in Diritto pubblico ed Economia all'Università di Pisa; Francesco Munari, ordinario di Diritto dell'Unione Europea all'Università di Genova. Il tutto coordinato da Sergio Maria Carbone, ordinario di Diritto dell'Unione Europea e della Navigazione all'Università di Genova.

Tra le note a margine del simposio si evidenzia la manifestazione di reciproca stima palesata attraverso lo scambio di crest tra il comandante dell'Accademia e il presidente degli ormeggiatori e barcaioli. Superbo, infine, il rinfresco organizzato dall'Istituto, con sfoggio di addobbi vegetali di raffinata fantasia estetica, ammirati e annotati dalle signore, quali idee vincenti dei loro party a venire.

g.g.











Ringrazio tutti gli ospiti graditissimi che hanno voluto accettare il nostro invito; un ulteriore ringraziamento va ai colleghi di Livorno, che hanno proposto questa iniziativa, come una scelta che vuole essere il riconoscimento della nostra convinzione sull'importanza che assume la professionalità e il valore delle risorse umane a favore dell'intero sistema di sicurezza dei porti e che contribuisce a rendere, coniugata allo sviluppo tecnologico, una navigazione più sicura soprattutto nel nostro mare, che sta assumendo un ruolo sempre più incisivo nel campo del trasporto marittimo.

Un ringraziamento particolare permettetemi di indirizzarlo all'Ammiraglio di Divisione Cristiano Bettini Comandante dell'Accademia Navale di Livorno, per l'ospitalità che riceviamo in questa prestigiosa Accademia, il cui atto costitutivo è stato forse il segno più significativo e tangibile, della volontà di realizzare quell'unità delle coscienze del nuovo Stato italiano come Patria comune di tutto un popolo.

Infatti, come sappiamo, questa Accademia navale unificò le due esistenti nel nostro Paese, ma in due Regni ancora divisi, e cioè la Regia scuola di Marina del Regno di Sardegna con sede a Genova e di quella Borbonica con sede a Napoli. Credo che ognuno di noi possa sostenere che questo spirito primigenio è stato coerentemente mantenuto e rafforzato da questa Accademia, come peraltro bisogna affermare che, al di là delle vicissitudini del nostro Paese, l'Accademia è stata sempre un crogiolo di formazione di ufficiali e di uomini al passo coi tempi e con le innovazioni tecnologiche.

Una professionalità che coniuga lo spirito militare ad una coscienza civica strettamente legata alle esigenze fondamentali che di volta in volta sono emerse nella storia del nostro Paese per dare un senso non solo concreto ad una funzione ed un ruolo svolto a difesa della nostra libertà, ma anche di risposta alle istanze più profonde che nascevano dai bisogni e dalle migliori aspirazioni del nostro popolo e della nostra necessità di crescita sotto ogni profilo. Questo stretto legame fra ruolo militare e coscienza civica trova anche, in una prassi ormai consolidata, un suo forte riscontro in quello che oggi possiamo definire una salda collaborazione fra le università di Pisa e di Genova.

Ci troviamo infine in una sede nella quale accanto allo studio derivante dalle più moderne tecnologie, oggi indispensabili per avere una Marina moderna, si mantiene alto l'insegnamento che proviene da esperienze che sul piano scientifico si sono ulteriormente evolute, ma conservano la loro validità per la formazione di una coscienza marinaresca. Ad essa sono legate le "forme tradizionali di navigazione", la cui esperienza è in concreto tramandata nell'insegnamento che si trae dal lavoro marinaro sull'Amerigo Vespucci. La questione assume un particolare rilievo perché si innesta direttamente nel tema del nostro convegno.

A nessuno sfugge la vera e propria rivoluzione in corso che va sotto il nome di globalizzazione, ossia l'estensione del libero commercio, la mobilità

degli investimenti, la diversa articolazione della stessa attività produttiva che da verticale diventa a rete, la riduzione del senso di isolamento avvertito in gran parte del mondo in via di sviluppo, che ha consentito a molti di accedere a conoscenze di gran lunga superiori rispetto a quelle in essere fino a pochi anni fa. Sappiamo che per gli effetti della globalizzazione, molte persone vivono oggi più a lungo e con un tenore di vita superiore rispetto al passato.
Quindi, da un lato, parliamo di "una forza positiva" che ha portato enormi vantaggi, anche se dall'altro, per il modo in cui è stata gestita, registriamo che troppe persone, soprattutto nei Paesi più poveri e meno sviluppati, non hanno avuto i dovuti benefici e persistono, ed in alcuni casi si sono aggravate, situazioni di povertà, disuguaglianze, disoccupazione.
C'è da registrare inoltre, che nei pesi avanzati si è estesa l'area della precarietà del lavoro – come un sistema caratterizzato dal minimo livello possibile di regolamentazione, di contrattazione e di garanzie di impiego – e nel frattempo si è aggravata altresì, in modo abnorme, la distanza tra lavoratore e manager. L'elemento comune che si registra sia nei Paesi sviluppati che nei Paesi emergenti, è l'aspetto rilevante delle disuguaglianze delle masse di lavoratori di qualunque professionalità rispetto alla proprietà e al ruolo direzionale dell'azienda.

Ma per l'economia dei nostri lavori rileviamo che la globalizzazione, in buona sostanza, significa una maggiore interdipendenza tra i Paesi e i popoli del mondo, favorita sostanzialmente dall'enorme riduzione dei costi dei trasporti determinato dalle nuove tecnologie, in particolare quelle legate alle telecomunicazioni e all'informatizzazione, e dall'abbattimento delle barriere che ha consentito una rapida circolazione internazionale di capitali, beni, servizi, conoscenze generando, peraltro, quel fenomeno definito delocalizzazione.
Quello che a noi interessa è che questo processo non poteva svilupparsi se non si fosse intensificato, potenziato e ammodernato il trasporto marittimo internazionale. Da qui l'enorme sviluppo della containerizzazione e la costruzione di sempre più voluminosi vettori marittimi. Ed è da questa realtà che nascono i problemi che travagliano il nostro Paese, ed in particolare il nostro settore, perché emerge l'esigenza di intercettare il crescente traffico del Mediterraneo, attraverso la messa in atto di una massa importante di investimenti che però devono essere oculatamente mirati, in una coerente visione di sistema e quindi tali da recepire quel ruolo che l'Italia può assumere data la su posizione geografica, così com'è importante una politica economica che non contraddica questo processo in atto.
Per quel che ci riguarda noi già da tempo, abbiamo tenuto presente questa realtà tant'è che tra le nostre iniziative abbiamo posto, per esempio – nel convegno svolto a Taranto, e ripreso l'anno scorso a Lipari, a favore della sicurezza e dell'efficienza della navigazione – la necessità di farci promotori di un coordinamento con i Paesi rivieraschi per monitorare e disciplinare i flussi di traffico esistenti nel Mediterraneo attraverso una rete di rilevamento in grado di avvalersi delle applicazioni che le nuove tecnologie mettono a disposizione, come per esempio Gps, Vts, Ais. Tale coordinamento inoltre, deve garantire che tra i Paesi non si maturi una insana competizione al ribasso, cioè a danno della sicurezza della navigazione e delle condizioni del lavoro marittimo e portuale.
In questa direzione il programma Galileo, proprio perché realizzato con uno scopo rivolto anche all'uso civile nel settore della navigazione satellitare, potrà essere propriamente utilizzato a favorire il difficile equilibrio di cui all'oggetto del nostro convegno. Sappiamo, infatti, che una volta

adeguatamente impegnato nel campo marittimo, consentirà una navigazione più sicura in tutte le fasi del viaggio, che, combinata allo sviluppo dell'interscambio a livello mondiale, favorirà la realizzazione di ulteriori performance di crescita e più sicure condizioni della navigazione e delle acque portuali.

Ma nel tema oggi all'ordine del giorno, mi preme sottolineare il fatto che al centro della discussione c'è l'uomo che governa la nave.
È proprio in tale quadro che noi intendiamo fare emergere un aspetto che nel nostro campo è fondamentale: cioè, l'indispensabilità della presenza dell'uomo anche davanti al massimo di automatizzazione di tutti i processi che riguardano la nave stessa, lo stato delle diverse strutture che la compongono, il buon funzionamento degli apparati motore, i sistemi di navigazione veri e propri.
Allo scopo concedetemi una breve riflessione che denota, ahimé, oramai un certo periodo di vita vissuta, quando al mio primo imbarco, su un grosso rimorchiatore mosso da una macchina alternativa a vapore, ero costretto ad angusti passaggi in una specie di tunnel, in gergo chiamato "*camisella*", percorso fatto in questa stretta intercapedine praticamente al buio, che collegava il locale caldaie al reparto macchine, dove ricordo, per esempio, che la lubrificazione di tutti organi mobili avveniva con l'impiego di oliatori e sistemi manuali, mentre la guardia in plancia, che navigava ancora col sestante, col cerchio azimutale ed anche il radar, ci trasmetteva gli ordini attraverso il telegrafo di macchina.
Addirittura in quegli anni molti marittimi, quando non toccavano terra per parecchio tempo e volevano mandare una lettera ai famigliari, in alcuni casi, la chiudevano in bottiglia che gettavano in mare per farla raccogliere a pescatori o battellieri locali, che avrebbero provveduto alla loro spedizione postale.
È sorprendente constatare gli enormi cambiamenti avvenuti in questo breve periodo nel nostro settore: penso, ad esempio, agli attuali motori di reciprocità, che arrivano a produrre più di 80MW di potenza, utilizzando addirittura il rivoluzionario sistema *Common Rail* che, nel campo dell'iniezione del combustibile, ha eliminato le pompe di carburante con i relativi manovellismi, favorendo peraltro una riduzione dei consumi e delle emissioni nocive, mentre oggi la guardia in plancia naviga con sistemi satellitari e sistemi avanzati di anticollisione e, attraverso switch o joystick, regola il numero di giri del motore e l'angolazione delle pale dell'elica compresa la possibilità di invertirne il moto. Come va detto che i sistemi di telefonia mobile, basati sulla tecnologia satellitare, permettono ai marittimi di comunicare direttamente a casa da ogni angolo del pianeta.
La domanda che insorge a questo punto è: tutto questo progresso della tecnica e della tecnologia applicata a bordo è di per sé garanzia di una navigazione efficiente e sicura?

E qui mi soccorre proprio l'esperienza, che unita al motto della nave scuola: "*non chi comincia ma quel che persevera*", ce lo insegna. Una delle cose che s'imparano subito quando si sta a bordo è la regola di non rimandare a domani ciò che occorre fare da subito, perché solo il fatto di dover rimandare un intervento di qualche ora potrebbe causare un forte squilibrio nella conduzione sicura della nave.
Dico questo per sottolineare che qualunque sia il livello tecnologico raggiunto, i valori umani superano tutte le altre valutazioni, nel senso che tutti i sistemi automatici e tutti i parametri che vengono analizzati attraverso le strumentazioni di bordo, possono anche essere previsti come proiezioni di

impianti computerizzati: ma questa previsione è la meccanica conseguenza, il risultato, di "asettici" valori e di dati rilevati.
Non bisogna mai sottovalutare che le navi sono macchine da gestire in ogni singolo momento, spesso con un equipaggio ridotto che fa un lavoro straordinario, anche se nessuno se ne accorge, da vivere possibilmente in prima persona, per ascoltare, capire ogni effetto cercando di prevenire ed evitare anche il minimo errore, perché prima o poi, questo errore, trova l'occasione di collegarsi ad altri, duplicandone gli effetti e così dar vita ad un evento che può diventare tragico. Il mare non scherza.
Un proverbio popolare irlandese recita: «*Se non hai paura del mare, non andare per mare*». Ma a questo punto mi soccorre il nome di un'altra nave scuola della Marina Militare: la "Palinuro", e a tal proposito mi piace evocare un'ode che così recita:
"Ancor la notte non era al mezzo, che del suo stramazzo surse il buon Palinuro;
e poscia ch'ebbe con gli orecchi spiati il vento e il mare,
mirò le stelle, contemplò l'Arturo, le Iadi piovose, i gemini Trioni ed Orione armato:
e visto il cielo sereno e il mar sicuro,
in su la poppa recossi, e il segno dienne.
Immantinente movemmo il campo,
e quasi in un baleno giunti e posti nel mar,
vela facemmo."
L'esperienza ci dimostra, che nel nostro campo la qualità marinaresca, che Virgilio attribuisce al bravo Palinuro e che trova le sue origini nelle millenarie tradizioni dell'uomo, è una esigenza insostituibile perché è da questa qualità che nasce quella intuizione che solo l'uomo può avere nel capire ciò che dai pur completi rilevamenti tecnici non sempre si evince e quindi le azioni conseguenti non risultano esaustive.
Basta riferirsi, ad esempio, alla necessità di sostituirci al timone automatico: non voglio dire durante le manovre in porto, ma tale congegno, a volte, diventa inutilizzabile anche quando la nave imbarda per una certa angolatura, vale a dire ogni volta che cavalcava le onde con mare grosso, ed è qui che subentra l'azione dell'uomo, anche con operazioni molto impegnative e faticose che obbligano peraltro, ad un frequente alternanza dei timonieri.

Quindi il nostro binomio; innovazione tecnologica – multiprofessionalità dell'operatore marittimo portata al massimo standard possibile, è ancora esigenza essenziale, e più di ogni altra cosa, in tutti quei momenti che vanno vissuti in prima persona, dove le responsabilità sono tante: la nave, il carico, i tempi di consegna, soprattutto durante le condimeteo avverse nelle quali occorre mantenere quella resistenza, psicologica e fisica, per far sì che a bordo tutti capiscano che si sta attraversando un momento dal quale, per l'efficiente organizzazione e competenza, facilmente se ne esce fuori.
Con queste considerazioni termino il contributo di avvio alla discussione che mi auguro proficua e concreta.
Ma prima di chiudere il mio intervento rivolgo un particolare ringraziamento all'Ammiraglio Raimondo Pollastrini che si è fortemente adoperato perché una categoria marittimo/portuale potesse svolgere i suoi lavori nella sede della prestigiosa Accademia militare che ci ospita, e questo proprio per dare risalto ad un rapporto che esiste tra istituzione della Marina Militare con il gruppo che ho l'onore di rappresentare e, più in generale, con la società civile, d'altronde è anche in suo onore che è stata scelta questa città e questa sede per la nostra assemblea di quest'anno.
Vi ringrazio per l'attenzione.



Livorno, 7 giugno 2008

Incontro nel solidale

L'immagine-copertina e le altre che corredano la presentazione dei servizi dedicati all'Assemblea generale ANGOPI svolta a Livorno il 12 giugno 2008 sono state colte solo cinque giorni prima della riunione e paiono alquanto attagliate al clima di eccezionalità che in quei giorni ha investito la categoria degli ormeggiatori e barcaioli negli ambiti locale e associativo Le immagini sono la fotocronaca di un avvenimento di grande rilievo per il porto labronico, quasi a volerne ribadire l'importanza agli ospiti giunti da tutta Italia per l'appuntamento assembleare e per la Tavola rotonda poi tenuta all'Auditorium dell'Accademia Navale.

La fotocronaca fissa le immagini di arrivo, attracco e partenza del cruiser 'Independence of the Sea', la più grande nave passeggeri mai sinora operativa in Europa, fresca di varo e al suo primo incontro con le coste italiane, appunto nel terminal di Livorno, dove ha ricevuto le attenzioni professionali dei servizi tecnico nautici del porto toscano. Lunga 340 metri, 165 mila tonnellate di stazza lorda, sedici ponti, in grado di accogliere 4370 crocieristi, oltre a 1360 membri d'equipaggio navigante e alberghiero, l'immensa unità è la terza gemella della classe 'Freedom' dell'armamento 'Royal Caribbean International' di Nassau. Costruita nei cantieri finlandesi Aker Yard di Turku è entrata in esercizio in aprile 2008. Dopo alcune crociere-evento a Oslo, Amburgo e Southampton si è trasferita in Mediterraneo per effettuarvi i cicli crocieristici 'Tesori Mediterranei' e 'Mediterraneo Italiano', entrambi comprendenti gli scali italiani di Livorno, Cagliari e Civitavecchia.



Una delle caratteristiche più evidenti del cruiser è il taglio sportivo delle sue offerte di svago: simulatore di surf, parco acquatico, pattinaggio su ghiaccio, free-climbing, boxe… E ovviamente fumo rigorosamente off-limits. Ma la Independence of the Sea vanta anche un'altra innovativa particolarità, questa volta di deciso sentore solidaristico, rivelata durante il battesimo di Southampton. Madrina della nave non è stata la solita persona famosa, oppure di cerchia famigliare o d'ambiente marittimo. Al contrario, è stata Elizabeth Hill da Chesterfield, Inghilterra, scelta attraverso un concorso dello 'Steve Redgrave Fund', associazione benefica partner di Royal Caribbean, che ha così inteso premiare una persona comune impegnata nell'aiuto a giovani in situazioni di disagio sociale. Ecco allora la signora Hill, segnalata dalla figlia dodicenne Alice per l'impegno svolto al Gamelea Countryside Training Trust, un'associazione con sede in una grande fattoria che aiuta e sostiene giovani disabili o con problemi di apprendimento e ragazzi con problemi scolastici a rischio di emarginazione sociale.

E qui, complice l'attracco livornese della 'Independence', subentra la felice casualità dell'inatteso incrocio di due distinte strade della solidarietà nel pianeta dell'infanzia. Fotocamera in mano, assieme ai colleghi del Gruppo di Livorno, ad attendere la nave c'era l'ormeggiatore Villi Valter Mattei, fondatore dell'associazione 'Cars for Africa' – Onlus', assieme alla moglie Anna, biologa, e all'amico Gigi, giornalista, tutti appassionati di auto e dell'Africa. Definendone l'azione come 'una piccola goccia …di solidarietà' è lo stesso Mattei che illustra la genesi e gli indirizzi solidali dell'Associazione, attiva dal 2003. E che, basandosi sui principi della solidarietà e della carità cristiana e della visione della vita come 'servizio verso i più bisognosi', si propone di







Nelle foto di Villi Mattei: (questa pagina) la Independence of the Seas nel porto di Livorno. Lavori per la costruzione di tre aule alla scuola d'Azové. L'edificio con le aule ormai ultimate e in uso dai ragazzi. (Pagina seguente) il primo edificio dell'orfanotrofio acquistato dalla onlus Cars for Africa in fase di ristrutturazione. Il secondo edificio dell'orfanotrofio ancora da ristrutturare

promuovere i valori dell'amore e della dignità umana che stanno alla base di ogni giustizia sociale attraverso opere di solidarietà e interventi umanitari rivolti ai paesi del terzo mondo.
In particolare utilizzando i fondi raccolti attraverso diverse attività legate all'editoria ed al mondo delle auto d'epoca ha realizzato in Benin strutture di primaria necessità fra cui sei pozzi d'acqua e centri di accoglienza per bambini e ragazzi. L'opera della 'Cars for Africa' si affianca a quella svolta dalla missione italiana delle Sorelle Apostole della Consolata che già opera da 25 anni ad Azovè, piccolo centro agricolo della provincia di Monó, nel Sud del paese. "E la loro esperienza ci permette di venire in contatto diretto con la realtà del posto, così da permetterci di focalizzarci sulle necessità più urgenti ottimizzando al massimo i nostri interventi".
Poi, Villi Mattei sottolinea il fatto che nel 2005 grazie all'interesse dimostrato da ANGOPI verso gli obiettivi della onlus, "e soprattutto grazie alla realizzazione della 'Agenda degli Ormeggiatori 2006', siamo riusciti a reperire i fondi necessari per la costruzione di una scuola ad Azové e per altri progetti".





"Ad Azové è attiva una scuola con cicli di studio che vanno dalle elementari fino alle superiori. La carenza di aule però era evidente, e diverse classi erano costrette in spazi aperti ed a turni per lo svolgimento delle lezioni. Era stata così sottoposta alla nostra attenzione la necessità di costruire una nuova ala con almeno altre tre aule dove poter sistemare i ragazzi degli ultimi anni di studio. Abbiamo deciso così di impegnare i fondi ricavati dalla realizzazione dell'Agenda degli Ormeggiatori per portare avanti questo progetto dato che l'interesse dell'ANGOPI era rivolto principalmente alla costruzione di una scuola. I lavori sono iniziati a fine 2006, i tempi sono stati lunghi, ma alla fine durante l'ultima trasferta in Benin nel dicembre 2007 abbiamo potuto constatare che le aule, sebbene non molto rifinite erano state costruite ed i ragazzi già le occupavano a pieno ritmo. Dei circa dodicimila euro messi a disposizione dall'ANGOPI e dai vari gruppi per la realizzazione dell'Agenda, seimila sono stati spesi per la costruzione delle tre aule; coi rimanenti seimila stiamo, invece, portando avanti un secondo progetto concernente un orfanotrofio".
"A Lonkly, piccolo villaggio a 30 Km circa da Azové, grazie all'iniziativa della signora Pereira, un'assistente sociale in pensione, è nato un orfanotrofio che ospita bimbi che hanno perso entrambi i genitori a causa dell'AIDS una piaga che sta flagellando l'intera Africa. Anche in questo caso, l'ottima iniziativa, non era supportata da strutture in grado di accogliere dignitosamente tutti i bambini che venivano praticamente costretti in spazi piccoli e angusti. Già c'eravamo resi disponibili con un contributo col quale si erano acquistati due edifici già presenti sul terreno dell'orfanotrofio, ma di proprietà di altre associazioni che ne impedivano l'utilizzo agli orfani. Ora, grazie ai rimanenti fondi ricavati dall'Agenda ci stiamo impegnando nella ristrutturazione di questi edifici, in particolare del primo da adibire a dormitorio. A breve anche quest'opera sarà ultimata ed utilizzata finalmente dai ragazzi".
Mattei riconosce che quanto fatto non è molto, soprattutto paragonato ai bisogni reali di quella gente, ma che grazie all'iniziativa dell'ANGOPI e di diversi Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli d'Italia che hanno commissionato l'Agenda una piccola goccia nel mare delle necessità permetterà a diversi ragazzi del Benin di usufruire di strutture idonee alla loro preparazione ed alla loro crescita per un futuro magari migliore. L'esempio dell'Agenda dell'ormeggiatore e dei frutti da essa apportati nell'azione di Cars for Africa a servizio dei più bisognosi è indicativo riguardo gli impegni extraprofessionali attuati dagli aderenti alla onlus per gli scopi umanitari che si prefigge. Muovendosi nell'ambito delle specifiche conoscenze e anche delle personali passioni vengono offerti servizi e fotoservizi giornalistici, realizzazione editoriali e publiredazionali, offerte di vetture (per cerimonie, matrimoni, Gran turismo, esposizioni, spot pubblicitari), rimessaggio, assistenza e scambio auto e moto storiche, organizzazione raid 4x4... Ovvero quanto necessario per realizzare - in modo documentato - opere rivolte a quanti vivono negli infimi gradini della povertà, aiutandoli a riacquistare dignità umana nel proprio Paese. Con tali obiettivi l'ormeggiatore-fotografo livornese richiama altre forze d'indirizzo solidale indicane la via a quanti volessero farsi promotori di altre opere o anche solo offrire piccoli contributi ai progetti della onlus. Ossia:

c/c di riferimento 005665-39 appoggiato presso la Banca dell'Adda - Rivolta d'Adda (CR)- Cin N - Abi 08771 - Cab 57080. IBAN: IT48N0877157080000000005665. Inoltre è possibile destinare il 5 per Mille scrivendo nell'apposita casella il n° di codice fiscale 91023680191.

ORMEGGIATORI E ONLUS NEL PORTO DI GENOVA



A spasso nel porto dei piccoli



Nelle foto:
immagini della giornata marinaresca trascorsa nel porto di Genova da piccoli ospiti, accolti, accompagnati e festeggiati con affetto dal Gruppo antichi ormeggiatori.



Tutti con me, dal mare alla tavola



Per i più grandicelli la giornata trascorsa nel porto di Genova è l'avventura da narrare, ma è anche lo svago di fanciullesche fantasticherie che li trasforma in intrepidi marinai, o compagne di giochi di aggraziate creature del mare; per i più piccoli, invece, è lo sgranar d'occhi nella meraviglia di qualcosa mai prima conosciuto. Sono, queste, alcune delle sensazioni che sabato 25 ottobre si è cercato di suscitare a una trentina di bambini, in cura all'istituto Gaslini di Genova e presso la divisione di pediatria del San Paolo di Savona. Bimbi che in quelle ore di straordinaria trasferta su moli e banchine hanno vissuto un'intensa giornata marinara, organizzata per loro dall'associazione onlus 'Il porto dei piccoli', con l'affettuosa complicità del Gruppo antichi ormeggiatori. Ormeggiatori che ai piccoli e così speciali ospiti oltre alle sensazioni marinaresche hanno predisposto altri momenti di evasione, culminati nell'allegra sarabanda attorno ai tavoli della mensa del Gruppo, imbanditi con valanghe di gustose acciughe fritte e altre ghiottonerie della cucina tradizionale genovese e ligure.

La giornata inizia con una sorta di gradevole didattica applicata, rivolta sia ai piccoli ospiti sia ai loro genitori e ai quattro volontari-accompagnatori dell'Area Esplorazione e Avventura della onlus. Le 'lezioni' cominciano subito dopo l'arrivo

della comitiva a ponte Colombo, nella sede degli 'Antichi ormeggiatori', lì trasportata da pullmini della Capitaneria di porto – Guardia costiera. Facendole visitare uffici, sala operativa, officina e altri ambienti si spiega il chi, come, quando, dove e perché delle attività di categoria. Insomma, un panorama dell'impegno lavorativo degli ormeggiatori, capace d'impressionare gli ascoltatori, soprattutto quelli di età adulta. Anche perché nell'addentrarsi delle delucidazioni si illuminano i lati generalmente meno noti e visibili della vastità d'interventi della categoria, sovente compiuti con indici di alta professionalità. Poi, la parte più attesa, l'imbarco della giovane, eterogenea ciurma sulle imbarcazioni del Gruppo, per l'eccitante navigazione sino alla diga foranea. Ma non su battelli turistici, bensì sulle reali barche da lavoro usate in porto. Dunque, quasi a contatto con il mare!

Indossati i salvagente i gitanti s'imbarcano su alcune motobarche, mescolandosi con i familiari di ormeggiatori che con affetto e premura hanno condiviso la festa riservata ai bimbi in cura pediatrica. Una traversata sotto il benevolo sguardo delle torreggianti prue delle navi ormeggiate e infine lo sbarco sulla diga foranea, nei pressi del 'lanternino', di fronte al porto con i suoi impianti e alla città con i suoi grattacieli, le cupole e i campanili delle sue chiese, le palazzate dell'angiporto e del lungomare e la cornice delle alture alle sue spalle, visti da una prospettiva insolita, affascinante nonostante la leggera velatura atmosferica. Una breve parentesi di ammirazione, semplice, ma di grande effetto, capace di imprimersi nell'animo; e non soltanto dei fanciulli. E un efficace preliminare all'atto conclusivo della festa, opportunamente intitolata: 'Dal Mare alla Tavola: mestieri, cucina e tradizione sotto la Lanterna', alla quale festa manca ancora l'appuntamento con cucina e tavola.

Ed è proprio nella cucina della mensa degli ormeggiatori che molti dei bimbi ospiti scatenano la loro contagiosa allegria. Incaricati dai cuochi del Gruppo di preparare l'infarinatura per le acciughe fritte ben presto si trasformano in …piccoli mugnai, infarinandosi a vicenda tra di loro con sommo. generale divertimento. Poi, tutti a tavola, alle prese con le squisitezze della cucina tradizionale, tra pesci, pizzette, quadretti di focaccia e quant'altro di gustoso. Tornati bambini tra i bimbi gli ormeggiatori e i loro familiari si lasciano coinvolgere nel giocondo putiferio, qualcuno addirittura accrescendolo, suscitando ammirati commenti a Gloria Camurati, presidente dell'associazione 'Il porto dei piccoli', nata tre anni fa con l'intento di organizzare momenti di evasione a bimbi in cura presso ospedali o all'esterno delle strutture ospedaliere. "È con molta gratitudine che ricordo quella giornata, il contatto diretto dei bimbi con persone così genuine, con il mare, con la farina… Ma soprattutto mi ha colpito e commosso la fraterna, affettuosa sensibilità solidale mostrata da tutti gli ormeggiatori, che con i loro congiunti, mogli e figli, ci hanno collocato nel confortevole centro del calore famigliare".











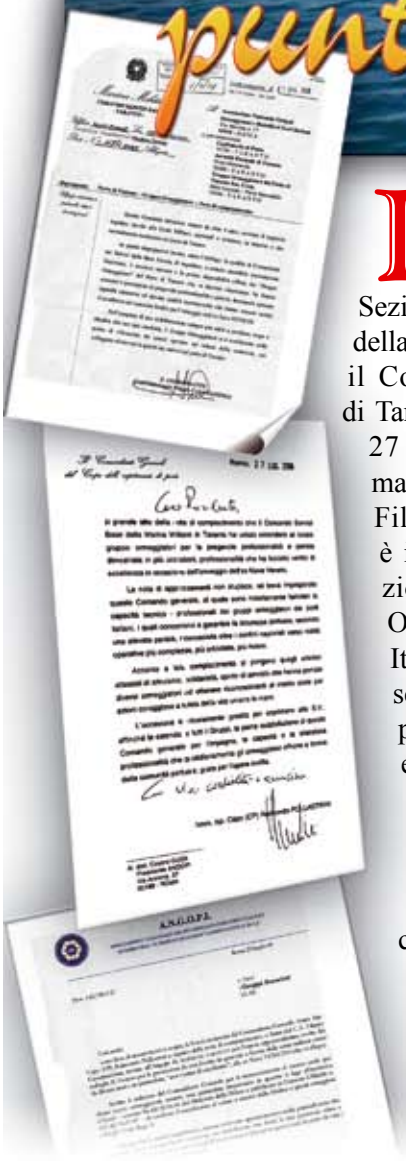
GLI ORMEGGIATORI DI TARANTO ACCOMPAGNANO LA DISMISSIONE DEL VITTORIO VENETO



Pertici di eccellenza sulla tolda umanitaria



Quei saldi punti di riferimento



La 'nota di compiacimento' è dell'Ufficio Servizi Portuali, Sezione Efficienza Naviglio della Marina Militare presso il Comando Servizi Base di Taranto. È stata redatta il 27 giugno 2008 dal Comandante contrammiraglio Filippo Casamassima ed è indirizzata all'Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori dei Porti Italiani nonché, per conoscenza, a Capitaneria di porto, Autorità portuale e Gruppo ormeggiatori del porto di Taranto. In particolare, la nota è riferita alle operazioni di ormeggio dell'incrociatore 'Vittorio Veneto', dismesso dai ruoli della flotta attiva con la prospettiva di indossare la nuova veste di nave-museo.

Recita il testo:

Questo Comando istituitosi ormai da oltre 4 anni, assicura il supporto logistico navale alle Unità Militari, nazionali e straniere, in transito o che normalmente stazionano nel porto di Taranto.

In questo impegnativo lavoro, sento l'obbligo, in qualità di Comandante dei Servizi della Base Navale, di segnalare, a codesta spettabile Associazione Nazionale, il prezioso operato e la pronta disponibilità offerta dal "Gruppo Ormeggiatori" del Porto di Taranto che, in ripetute occasioni ha fornito concorsi e prestazioni di pregevole professionalità e perizia, denotando spiccate capacità operative ed elevate qualità marinaresche che hanno toccato vertici di eccellenza nel concorso fornito per l'ormeggio dell'ex Nave VENETO.

Nell'auspicio di una collaborazione sempre più salda e proficua, tengo a ribadire che in tale condotta il Gruppo Ormeggiatori si è confermato saldo punto di riferimento fra quanti operano nel settore della marineria, per sviluppare ed elevare la qualità dei servizi nel porto di Taranto.

Come accennato nella nota, il compiacimento espresso dal contrammiraglio Casamassima riguarda le operazioni effettuate da uomini e mezzi nautici del Gruppo ormeggiatori di Taranto alla Vittorio Veneto, ex incrociatore lanciamissili della Marina militare italiana,

dalla carriera contrassegnata da numerose missioni umanitarie in aiuto a popolazioni colpite da calamità naturali (Tunisia, Friuli, Irpinia); ma anche per eventi bellici o rivalse politiche (Tailandia, Somalia, Albania, Jugoslavia). Gli interventi del Gruppo ormeggiatori sono stati effettuati nel periodo di fine anno 2007 e si sono protratti anche nei successivi mesi del primo trimestre 2008. Da rilevare che seppure ancora ubicata all'Arsenale militare nel Mar Piccolo di Taranto l'unità è fuori armamento, quindi sprovvista di equipaggio e di qualsiasi servizio. Situazione, questa, che per una nave di 9500 tonnellate di dislocamento implica molteplici e notevoli problemi di manovra, comunque superati dall'apporto marinaresco degli ormeggiatori presenti sia a bordo sia in mare sulle loro motobarche e in banchina.

Gli interventi di ormeggi e disormeggi del Vittorio Veneto sono stati di particolare complessità e condotti in maniera inappuntabile, tanto da richiamare il plauso dei 'committenti'. Come diversi altri compiuti in precedenti occasioni poiché i rapporti di collaborazione tra la Base Navale e gli ormeggiatori iniziano già dalla costituzione del Gruppo nell'ormai lontano 1942. È comunque da osservare che in quest'ultimo biennio, con l'entrata in funzione della nuova base navale nel Mar Grande, tutti i servizi degli ormeggiatori di supporto alle navi militari hanno avuto una maggiore consistenza. Accade sempre più spesso che il Gruppo venga chiamato nei picchi di traffico per affiancare e rafforzare le squadre e i mezzi della Marina ove si trovassero nella necessità di fruire di personale di affidabile esperienza professionale.

Affidabilità ed esperienza professionale: prerogative che non scarseggiano nei Gruppi ormeggiatori. E con ciò si spiega come l'eco del compiacimento espresso nella città dei Due mari si sia poco tempo dopo riverberata all'Eur di Roma, presso il Comando generale delle Capitanerie di porto, autorità di riferimento della categoria nelle sedi locali e nazionale. E che siffatto Comando in data 22 luglio, a firma del sua massimo esponente, abbia fatto proprio e rinnovato il compiacimento, aprendolo a tutto il ventaglio portuale. Cosicché avvenne che il Comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto Ammiraglio Ispettore capo (CP) Raimondo Pollastrini, *con viva cordialità e amicizia,* trasmettesse il proprio plauso al presidente dell'Angopi Cesare Guidi (che a sua volta ha subito provveduto a farlo diffondere presso tutti i Gruppi, assieme alla nota di Taranto). Scrive l'Ammiraglio Pollastrini:

Caro Presidente,

si prende atto della nota di compiacimento che il Comando Servizi Base della Marina Militare di Taranto ha voluto estendere al locale gruppo ormeggiatori per la pregevole professionalità e perizia dimostrata in più occasioni, professionalità che ha toccato vertici di eccellenza in occasione dell'ormeggio dell'ex Nave Veneto.

La nota di compiacimento non stupisce, né trova impreparato questo Comando generale, al quale sono notoriamente familiari le capacità tecnico – professionali dei gruppi ormeggiatori dei porti italiani, in quali concorrono a garantire la sicurezza portuale, secondo una elevata perizia, riconosciuta, oltre i confini nazionali verso realtà operative più complesse, più articolate, più nuove.

Accanto a tale compiacimento si pongono quegli ulteriori attestati di altruismo, solidarietà, spirito di servizio che hanno portato diversi ormeggiatori ad ottenere riconoscimenti al merito civile per azioni coraggiose a tutela della vita umana in mare.

L'occasione è sicuramente gradita per esprimere alla S. V., affinché la estenda a tutti i Gruppi, la piena soddisfazione di questo Comando generale per l'impegno, le capacità e la silenziosa professionalità che quotidianamente offrono a favore della comunità portuale, grata per l'opera svolta.

Nelle foto. In copertina: ormeggiatori a bordo della Vittorio Veneto; in queste pagine, una fase dell'ormeggio dell'ex incrociatore e i commenti, soddisfatti, a operazione conclusa.



Il filmato dell'operazione





Vittorio

ex incrociatore lanciamissili

Veneto

















Una manovra davvero speciale

La partenza è fissata dalla sede alle 06,30 del 5 dicembre 2007. Sono stati convocati 18 ormeggiatori, tra cui il capogruppo. S'impiegano tre motobarche e un fuoristrada da lavoro. L'eccezionale dispiegamento di forze è rivolto all'ex incrociatore Vittorio Veneto, unità dismessa nella Base navale della Marina militare di Taranto. Da disormeggiare dal Bacino Ferrati e poi riormeggiare alla banchina Carrieri, nel Mar Piccolo; operazione dai risvolti complessi, poiché nave totalmente priva di personale di bordo. Agli ormeggiatori sono dunque affidate le mansioni marinaresche che si rendono necessarie. Per questo a bordo si sistemano tre squadre: a poppa, a centro-nave e a prua, mentre dalle motobarche si debbono stendere i cavi. Il lavoro si dipana con professionale precisione e al termine s'incrociano commenti soddisfatti riguardo la soluzione di taluni problemi insorti. Uno fra tutti, essendo inattivo ogni servizio, si era reso necessario tirare a mano cavi da 80-90 mm. di diametro per metterli in forza; ma a mezzo di paranchi, poiché la prua troppo alta impedisce di tirare con le motobarche. Anche questo, apprezzato dall'esperienza marinaresca dei dirigenti della manovra, ha poi contribuito a formare la nota redatta dalla Sezione Efficienza Naviglio. Sull'efficienza degli ormeggiatori.



Alleanze sotto il Ponte girevole

La foto qui sopra pubblicata è molto significativa, come lo è la sequenza dei quattro scatti riprodotti in basso. Mostrano e testimoniano l'intensa collaborazione in atto tra la Base Navale della Marina militare e il Gruppo ormeggiatori del porto di Taranto. Rapporti di collaborazione in atto da molti decenni, iniziati addirittura nell'anno della costituzione del Gruppo: avvenuta nel 1942, dunque in pieno periodo bellico, che portò la città pugliese e la sua importante base navale sulla ribalta drammatica della storia nazionale della prima metà del secolo scorso. Da allora, l'alleanza in chiave col-





laborativa da allora in atto tra Base e Gruppo si sempre più rinsaldata e perfezionale attraverso molteplici operazioni marinaresche, talune di elevato impegno professionale (come quello del recente e già descritto intervento nel Mar Piccolo, volto a trasferire l'ormeggio dell'ex incrociator Vittorio Veneto, che - è da ribadire - era privo di equipaggio, quindi 'governato' dagli ormeggiatori.
Le foto del titolo e qui di lato riprendono uomini e mezzi nautici del Gruppo impegnati nel trasferimento di un mezzo terrestre militare riuzzato su un pontoncino dall'Arsenale in Mar Piccolo all'isola di San Pietro.
La sequenza in basso mostra un vecchio 'Yokohama' dato in comodato dalla Marina Militare al Gruppo. Ricevuto nelle condizioni di cui la prima foto gli ormeggiatori lo hanno riportato in ottime condizioni mostrate nelle foto successive. Adesso è stabilmente impiegato alla banchina del terminal container.
La breve rassegna termina con l'immagine del traino di una bettolina da rifornimento nel canale sotto il ponte girevole.





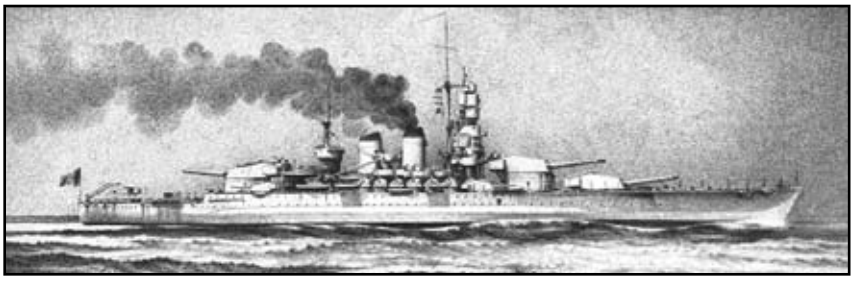






Vittorio Veneto, un 'pezzo' da museo

Due navi ammiraglie intitolate a Vittorio Veneto. Prima una corazzata e poi un incrociatore lanciamissili sono gli omaggi che in periodi diversi la Marina militare italiana ha dedicato alla battaglia che alla fine del primo conflitto mondiale, il 24 ottobre 1918, sancì l'unità d'Italia.
La corazzata Vittorio Veneto fu impostata nel 1934 presso i Cantieri Navali Riuniti dell'Adriatico a Trieste; scese in mare nel 1937 e fu consegnata alla Regia Marina nel 1940. Lunga 237,8 metri, larga 32,9 dislocava 35 mila tonnellate. Era protetta da una corazza di 350 mm sullo scafo e 380 sulla parte frontale delle torri dei grossi calibri. Otto caldaie le permettevano di raggiungere la velocità massima era 30 nodi. L'equipaggio era di circa 1800 uomini. L'unità prese parte alla seconda guerra mondiale. Nei circa tre anni di attività bellica effettuò 56 missioni partecipando ai più importanti scontri a fuoco con la Royal Navy britannica. All'atto dell'armistizio fu internata per tre anni nel Grande Lago Amaro (Suez), rientrando poi ad Augusta nel 1946. Il trattato di pace ne prevedeva la cessione alla Gran Bretagna in conto danni di guerra, da questa fu rifiutata a fronte dell'immediata demolizione. Che fu completata negli anni '60.
L'incrociatore lanciamissili e portaelicotteri Vittorio Veneto è stato impostato nel 1965 ed è sceso in mare presso gli scali Italcantieri di Castellammare di Stabia nel 1967. È stato consegnato alla Marina Militare nel 1969 e assegnato alla base di Taranto. Donata dalla città di Vittorio Veneto, ha ricevuto la Bandiera di Combattimento (una sorta di vero e proprio battesimo per una nave militare) a Trieste il 4 novembre 1969. Con un dislocamento di circa 9500 tonnellate, ricevette un armamento e un'elettronica allora d'avanguardia. L'apparato motore di quattro caldaie e due gruppi turboriduttori consentiva una velocità massima di 32 nodi e un'autonomia di seimila miglia a 20 nodi. L'equipaggio era di circa 560 uomini.
Fra il 1980 e l'82 il Vittorio Veneto subì un esteso ammodernamento presso l'Arsenale di Taranto. Divenne una delle unità migliori al mondo, degna del titolo di Nave ammiraglia della Squadra (titolo ceduto nel 1985 al nuovo incrociatore portaeromobili Giuseppe Garibaldi, pur conservando il ruolo di Nave ammiraglia delle Forze d'altura).
Nel corso della sua attività il Vittorio Veneto ha partecipato a svariate missioni umanitarie e di pace, oltre a centinaia di esercitazioni sempre svolgendo funzione di nave comando di gruppi di scorta a unità portaerei o di convogli complessi. Tra le attività operative sono da ricordare: il soccorso alle popolazioni colpite dalle alluvioni in Tunisia nel 1973, dai terremoti in Friuli nel 1976 e in Irpinia nel 1980; il soccorso a profughi vietnamiti nel Golfo di Tailandia; le operazioni Restore Hope in Somalia nel 1995: le operazioni in Albania nel 1996; le operazioni in Mare Adriatico durante gli ultimi fatti in Jugoslavia nel 1997 e 1998 per costituire una prima cinta difensiva antiaerei al territorio nazionale.
Il Vittorio Veneto, che rappresentò l'ultimo incrociatore operativo nelle marine europee, è stato dismesso dal servizio nel 2004; dopo trentacinque anni di attività ora staziona nelle acque della base militare di Taranto. In attesa del futuro, non necessariamente di rottamazione e fiamma ossidrica. Perché in sua difesa tempo fa si è costituita l'Associazione Nave Museo Vittorio Veneto Cimelio Storico che intende promuovere l'unità quale testimonianza storica e tecnica di grande valore. In ciò confortati da favorevoli esperienze premiate da benefici economici legati al turismo. Soprattutto in Gran Bretagna che nell'area portuale di Birkenhead, presso Liverpool, espone la fregata Plymouth (del 1959), veterana delle Falkland, il sommergibile Onix (1966), il dragamine Bronington (1956), l'unico LCT tra quanti parteciparono al D-Day in Normandia giunto al XXI secolo, l'U534, sottomarino tedesco del 1942 affondato nel Kattegat e recentemente (2000) recuperato dal fondo del mare. Per non parlare di Portsmouth che attira moltitudini turistiche esponendo la caracca Mary Rose del 1510, il vascello Victory del 1765, ammiraglia di Nelson a Trafalgar, la corazzata Warrior del 1860 e altro naviglio minore insieme ai capannoni dismessi di uno dei più vecchi arsenali militari inglesi.
Esempi che non giungono solo dalla sensibilità (e spirito imprenditoriale) inglese e più in generale dai paesi nordeuropei tradizionalmente legati alla marineria. Ma dimostrazioni che, come suggerisce Carlo Incorvaia, dell'Associazione museale Vittorio Veneto, provengono da diversi altri, talora impensabili siti. Ecco, allora, la Grecia con l'incrociatore Averoff del 1910, la Turchia col posamine Nusret (1912), la Polonia col cacciatorpediniere Blyskawica (1937), la Bulgaria con la fregata Druzki (1956), il Cile con l'ariete Huascar (1865), la Cina col cacciatorpediniere Chi Lin del 1948. Aggiunge Incorvaia che in quest'ottica il Vittorio Veneto trasformato in museo potrebbe rappresentare il nucleo di un complesso museale dedicato al mare e alla storia dell'uomo sul mare. E che in tale contesto un ruolo di pari importanza potrebbe anche rappresentare l'isola di San Paolo, la più piccola delle Chéradi, che con le sue fortezze di fine '800 rappresenta l'inizio della storia di Taranto al servizio della sicurezza dell'intera Italia unita.



In alto e qui sopra: la Vittorio Veneto nella vecchia e nella nuova edizione

viaggio di 2500 anni dalla Grecia a Gela



Granpavese sull'antico legno



Scusate il ritardo!

Il recupero del relitto greco arcaico avvenuto il 28 luglio ultimo scorso ha ottenuto un notevole risalto, come è stato testimoniato dalla presenza di numerose Autorità e dalla diffusione data dai media in tutto il territorio nazionale; ancora più significativa è stata la diffusione data dalla stampa specializzata in materie archeologiche. È l'inizio della nota di compiacimento inviata l'8 agosto 2008 dalla Capitaneria di porto di Gela, a firma del Comandante capitano di fregata (CP) Raffaele Macauda, al locale Gruppo Ormeggiatori/Barcaioli per la collaborazione offerta dal precedente 28 luglio, in occasione del recupero di un relitto greco arcaico. La nota stilata dal Servizio Sicurezza della Navigazione e Portuale; sezione Tecnica così prosegue: *I riconoscimenti che sono stati dati al Gruppo sono ampiamente condivisi anche da questo Comando che già durante l'organizzazione ha avuto modo di apprezzare l'incondizionata disponibilità offerta da codesto Gruppo. Si vuole ulteriormente sottolineare come l'importante evento del 28 luglio è stato possibile anche grazie alla preziosa collaborazione offerta da codesto Gruppo.*

Per tutto quanto fatto si esprime il più vivo compiacimento e apprezzamento per avere dimostrato, ancora una volta, di essere tra i più fattivi collaboratori dell'Autorità Marittima.



Nelle foto: le immagini della 'festa' archeologica di Gela, riprese dalle imbarcazioni poste dal Gruppo ormeggiatori e barcaioli a disposizione dei partecipanti e sul pontone usato per recuperare l'antica nave.

Dunque, gli ormeggiatori/barcaioli 'tra i più fattivi collaboratori' nell'evento di fine luglio: una vera festa, coordinata dalla Capitaneria di porto, svolta nello specchio di mare antistante l'antica e importante località della Magna Grecia, con un gran numero d'imbarcazioni, colme di personale addetto al recupero del relitto, di dirigenti e funzionari dei Beni culturali, nonché di semplici spettatori richiamati dall'eccezionalità dell'avvenimento. Ma anche il forte contrappunto mediatico con la speciale trasmissione 'Linea Blu', in diretta Tv, e i commenti alla stampa di Rosalba Panvini, soprintendente ai Beni culturali di Caltanissetta. E poi i mezzi nautici del Gruppo, tra cui il 'Gela Due', vessel supply promosso a compiti di battellaggio, colmo di passeggeri e con il gran pavese inalberato. Gran pavese in un certo senso dovuto: proprio per accogliere, finalmente!, una nave che duemilacinquecento anni prima gli ormeggiatori di quell'arcaico periodo avrebbero dovuto assicurare alla banchina portuale gelese, ma che la furia del mare sottrasse loro inabissandola qualche centinaio di metri più in là, in un preservante fondale di argilla.

La cronaca della giornata riserva momenti emozionanti. I resti dello scafo della nave arcaica del 500 a. C, orientato a 30°, giacciono su un fondale di 4-5 metri a 800 metri dalla costa e a quasi 1 km a est dal molo Agip di Gela. Autorità, ospiti di vario genere e giornalisti salpano dalla banchina mezzi navali del porto di Gela su motovedette della Capitaneria di porto, mezzi nautici del Gruppo ormeggiatori e barcaioli e altre imbarcazioni. Un colpo di sirena segnala ai sub di allontanarsi dal reperto; un secondo dà il via al suo recupero. C'è tensione e curiosità tra gli spettatori come tra gli archeologi a bordo di gommoni. Poi dal mare riemergono la ruota di poppa e la chiglia della nave greca. Un applauso scandisce





"un momento storico per il mondo dell'archeologia subacquea", dice la soprintendente Panvini. "Abbiamo aspettato a lungo questo evento e siamo davvero soddisfatti: le operazioni di recupero sono andate secondo le previsioni e la ruota di poppa e la chiglia del relitto di oltre undici metri sono rimaste intatte, così com'erano già venti anni







fa, quando per la prima volta questa meravigliosa nave fu avvistata da due sub".
Un motopontone polivalente, lungo 45 metri e largo 15, fornito d'impianto iperbarico e con una gru da 200 tonnellate sistemata a bordo ha tratto dal mare gli eccezionali reperti, unici per dimensione, tipologia e stato di conservazione. Racchiusi in una sorta di cesta di rete metallica, i nuovi, eccezionali reperti sono stati subito immessi in apposite vasche allestite nella colonia greca di Bosco Littorio a poche centinaia di metri dal porto











gelese. Spetterà infine ai restauratori del laboratorio inglese "Mary Rose Archeological Services" di Portsmouth, portare a compimento l'opera archeologica. Chiudendo così, una delicata quanto importante operazione iniziata nell'ottobre 2003 dalla Soprintendenza di Caltanissetta, quando fu riportata a galla la prua della nave e recuperato un vasto carico di coppe, lucerne, crateri attici, ceramiche di fattura greca e persino canestri in fibra vegetale per il trasporto delle merci, contestuale alla scoperta dei ritrovamenti di strutture portuali, costituite da muri in mattoni crudi ben conservati, alti quasi 3 metri e dotati di porte e finestre. Ossia, appunto, l'emporio arcaico di Bosco Littorio, dove venivano smistate le merci provenienti dalla Grecia.

La nave affondata due millenni e mezzo fa di fronte a Gela era un'imbarcazione di 21 metri di lunghezza e 6,50 di larghezza, del tipo "cucito" in tutte le sue parti con corde vegetali, come la nave di Cheope e quelle di cui Omero fa cenno nel secondo libro dell'Iliade. Restaurata dovrebbe tornare a Gela, dove si sta lavorando al progetto di musealizzazione, ovvero il progetto del Museo della Navigazione a Bosco Littorio per il quale la Regione Sicilia ha stanziato, con fondi europei, 5 milioni e mezzo di euro. Con il quale, assieme al ricchissimo Museo Archeologico Nazionale porterebbe gran lustro e ulteriore rilevanza culturale e turistica negli scenari internazionale all'antica colonia rodio-cretese.







Nelle foto in alto: Il sito archeologico della nave greca; sopra e a fianco: il museo di Gela e alcuni dei suoi numerosissimi e preziosi reperti; la vicina colonna dorica. Pagina a fianco: la soprintendente Rosalba Panvini intervistata dalla conduttrice di 'Linea Blu'

Infatti, l'insieme delle scoperte a terra e in mare dimostrano come Gela fosse un centro commerciale e di smistamento di primaria importanza tra il VI e il V secolo a.C. E il rinvenimento della nave greca arcaica e del suo carico ha permesso di ricostruire uno scorcio della storia del Mediterraneo. Gran dovizia di informazioni è stata fornita agli esperti della Sovrintendenza dal genere delle numerose anfore per risalire ai prodotti smerciati; dalle suppellettili di cambusa d'uso quotidiano dell'equipaggio e dalle carcasse di animali trasportati per tracciare usi e costumi dei marinai; dalle statuette lignee per ricostruire le peculiarità delle cerimonie di culto in navigazione. Mentre la diversità del carico suggerisce che la nave avesse 'toccato' porti e approdi di smistamento dei prodotti: gli hub dell'antichità.

Infine, dall'esame del materiale ritrovato si può identificare nel bacino dell'Egeo il luogo di provenienza della nave, anche se essa poi toccò fece scalo nei porti dell'Attica, a Falero, testimoniato dal recupero di materiale a vernice nera e figurato, e in alcuni porti della costa siciliana, come attestato da campioni di pietre da zavorra, imbarcate lungo il tragitto in sostituzione del carico commerciale via via scaricato. Dunque, una patrimonio di inestimabile valore che viene ad aggiungersi alle messi storico-culturali di Sicilia, nella culla mediterranea della civiltà, in cui Gela fu centro commerciale e di smistamento di primaria importanza nel suo periodo d'oro tra il quarto e il quinto secolo a.C, di cui è fulgida testimonianza la colonna dorica che 'orna' il giardino archeologico a fianco del museo



Ali spezzate sulla scogliera



Quello schianto nel buio



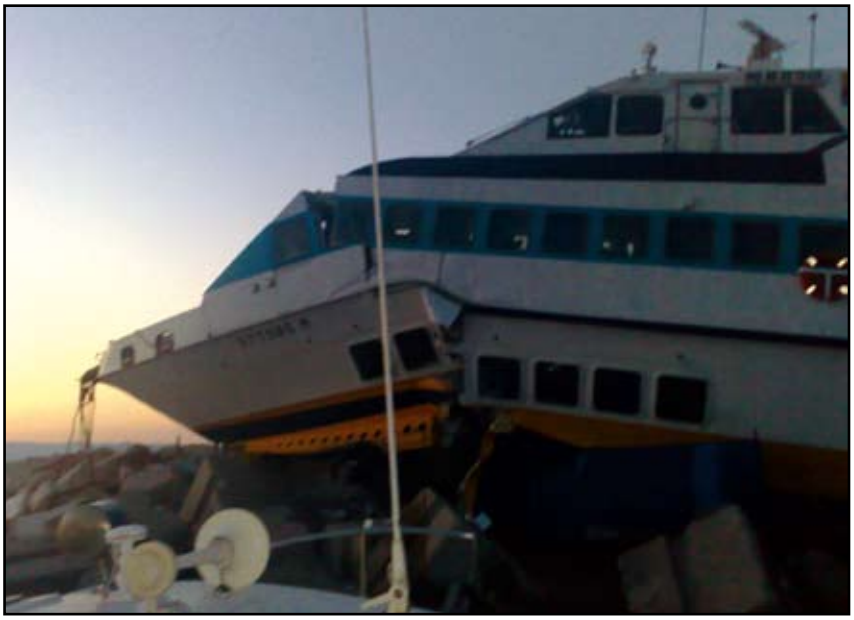
Un aliscafo che al buio si schianta contro gli scogli della barriera frangiflutti all'ingresso del porto, provocando il ferimento di diecine di passeggeri provenienti dalle Isole Egadi e che si apprestavano a sbarcare a Trapani. Gli ormeggiatori/barcaioli che con la loro motobarca da battellaggio pochi minuti dopo sono tra i primi, assieme ai vigili del fuoco, a raggiungere la scogliera a prestare soccorso ai naufraghi. Sono le drammatiche sequenze di un film proiettato nello scenario trapanese, ma già visto proprio un anno prima, esattamente sullo stesso sfondo, con uguali modalità e sempre in

una serata d'inizio agosto. Ma con trama variata nell'epilogo, poiché nell'incidente occorso alle 21 del 9 agosto 2007 all'aliscafo 'Giorgione' purtroppo si dovette lamentare una vittima, mentre il luttuoso avvenimento per fortuna non si replica alle 21,30 dell'8 agosto 2008, nel violento cozzo dell'aliscafo 'Ettore Morace'.

Vito Figliomeni, capogruppo degli ormeggiatori di Trapani, racconta che appena una manciata di minuti dopo l'impatto del mezzo nautico veloce contro la scogliera il battello 'Itaca' del Gruppo era sottobordo all'aliscafo. E che gli ormeggiatori si erano immediatamente impegnati, assieme ai vigili del fuoco e ai marinai dell'aliscafo, nel portare assistenza ai feriti: ben sessantotto su 144 passeggeri presenti a bordo del 'Morace' schiantatosi sul frangiflutti all'ingresso del porto, con la presumibile complicità congiunta di buio e velocità. Come mostrano le foto scattate quasi 'in diretta' da una motobarca degli ormeggiatori l'impatto era stato devastante. E l'evaquazione dei passeggeri dalla precaria e assai incomoda posizione era pertanto densa di potenziali pericoli. Ma sotto l'attenta guida dei soccorritori si l'abbandono-nave si era svolta senza che ulteriori complicazioni giungessero ad aggravare il già pesante computo dell'incidente di navigazione.

Ma il compito degli ormeggiatori del Gruppo di Trapani non si era esaurito con l'ultimo passeggero in salvo. Si prolungava per tutta la notte e nel corso dei giorni successivi. Perché continuando l'aliscafo a stazionare nel precario 'parcheggio' sugli scogli, nei pressi del fanale verde, si doveva stare all'erta affinché scadimenti di condimeteo non rendessero necessario assicurarlo più stabilmente alla scogliera. Ma anche per vigilare affinché non accadessero incidenti alle persone che si avvicendavano sul 'Morace' sia per rilievi tecnici sia per le operazioni di allibo del carburante.





Nelle foto: immagini notturne e diurne dell'aliscafo Ettore Morace riprese dopo l'impatto contro il frangiflutti del porto di Trapani, avvenuto nell'agosto 2008; sotto: l'aliscafo Giorgione sugli stessi scogli, protagonista nell'agosto 2007 di un analogo incidente.



SOS

diportisti - noleggiatori - battellieri



nel santuario dei cetacei

DIMENSIONE ECOLOGISTA AL GRUPPO ORMEGGIATORI - BARCAIOLI DI PIOMBINO

Operazione Capodoglio



La lettera è inviata dalla direzione dell'Area Mare di Livorno di Arpat - Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Toscana. Datata16 giugno 2008, firmata dalla dottoressa Cecilia Mancusi, è indirizzata alla Cooperativa Ormeggiatori e Barcaioli di Piombino, oltre che alla Capitaneria di Porto dello scalo marittimo toscano e alla locale Compagnia Portuale.

Oggetto della missiva è il ringraziamento dell'Agenzia per il recupero in mare e il trasferimento a terra della carcassa di un cetaceo: operazione non priva di difficoltà alla quale hanno partecipato on funzioni organizzative e operative i tre destinatari della missiva. Che recita:

Con la presente per ringraziarVi del prezioso intervento durante le operazioni di recupero della carcassa di Capodoglio (Physeter catodon), ritrovato morto in mare nel Canale di Piombino (Livorno) in data 02 giugno u.s., anche a nome e per conto del Centro Studi Cetacei (CTC) che coordina a livello nazionale questo tipo di attività di recupero di cetacei lungo le coste italiane. Si trattava di un giovane esemplare femmina di circa 9,5 metri di lunghezza. L'animale è stato trasferito presso l'Università di Padova dove è stato eseguito l'esame necroscopico e il campionamento di organi e tessuti, come da protocollo operativo, al fine di tentare di stabilire le possibili cause di morte dell'esemplare. Lo scheletro del Capodoglio verrà invece conservato, dopo opportuna pulitura e ricostruzione, presso il Museo di Storia Naturale di Bergamo. Con l'occasione si inviano alcune fotografie della carcassa e delle operazioni di recupero.

Auspicando una sempre più proficua collaborazione porgiamo i nostri più cordiali saluti.









