Porti & servizi tecnico nautici

PERIODICO DI ATTUALITA' E CULTURA MARINARESCA (edito da A.N.G.O.P.I. - Roma) - ANNO XIV N°2 (nuova serie) APRILE / GIUGNO 2009
Poste italiane S.p.A.-Spedizione in abbonamento postale – D.L.353/2003 (Conv. in legge 27.12.2004 n°46) Art.1, Comma 2 e 3, CNS/CBPA-NO/GE

Azioni d'interesse pubblico

ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI



Porti & servizi tecnico nautici

PERIODICO
di CULTURA
e ATTUALITÀ
MARINARA

direttore:
CESARE GUIDI

direttore responsabile:
GIORGIO GIORGINI

redazione:
16144 GENOVA
Via S. Moro, 99
tel 010.8595957
mobile 335.6668744
fax 010.8595957
seaserv@tin.it

Progetto grafico,
impaginazione:
Sea Services

Stampa:
Stabilimento tipografico
S.B.R. srl
Via Tufarello, 27
S. Sebastiano
al Vesuvio (NA)

Autorizzazione:
Tribunale di ROMA
n° 299/2008

ANNO XIV
(nuova serie)
N° 2
APRILE/GIUGNO
2009

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

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
GRUPPI ORMEGGIATORI e BARCAIOLI
PORTI ITALIANI
MEMBRO DELL'EUROPEAN BOATMEN'S
ASSOCIATION (E.B.A.)

00198 ROMA - Via Ancona, 37
tel 06.44249850 / 44249853
fax 06.44249862
www.angopi.it

sommario



Il secondo numero della nuova serie di 'Porti & Servizi tecnico nautici apre *(da pag. 2 a pag. 26)* con servizi riguardanti l'assemblea nazionale ANGOPI svolta nei giorni 27 e 29 maggio a Capoliveri, isola d'Elba, seguiti *(da pag. 27 a pag. 41)* da servizi inerenti la tavola rotonda sulla riforma del Codice della navigazione tenuta al centro congressi De Laugier di Portoferraio; chiude il trittico elbano una cronaca *(da pag. 42 a pag 45)* di una complessa operazione affettuata pochi giorni prima dell'assemblea/convegno e brillantemente condotta da uomini e mezzi nautici del locale Gruppo Ormeggiatori.



La 'salute' professionale, tecnica e organizzativa dei Gruppi aderenti ad Angopi si evidenzia (*da pag 47 a pag. 50)* nella gioiosa manifestazione organizzata dal Gruppo Barcaioli del porto di Augusta, giunto al 50° anno di vita, accolto anche con le felicitazioni delle personalità presenti alla festa e dei rappresentatnti dell'Associazione-

Particolare risalto assume la successiva rubrica 'SOS ormeggiatori'. Si prolunga (da pag. *51 a pag. 65)* e riguarda interventi eseguiti nel porto di Piombino e in quelli di Genova e di Ravenna. In questi due ultimi sono posti in risalto sia il complesso di attività effettuate dagli ormeggiatori per spostare diverse navi poste in disarmo e sotto sequestro in siti ad esse più adatti, fornendole anche di equipaggio. Inoltre il servizio si addentra anche nei vari, ampi, delicati compiti assunti dai Gruppi ormeggiatori quando le autorità affidano loro le navi sequestrate impegnandoli soprattutto nell'ambito della sicurezza. Da qui il tema dell'adeguatezza di Gruppo rispetto le esigenze di porti, navi e traffici. Adeguatezza che viene ribadita (*da pag. 51 a pag. 53)* dal varo e battesimo di un mezzo nautico di eccezionale valenza tecnica e operativa, consegnato al Gruppo ormeggiatori e barcaioli di Piombino. Alla cerimonia, tenuta a Livorno, presso il cantiere navale costruttore sono intervenuti personalità di grande carisma, a iniziare dalla madrina dell'unità, Maria Gloria Giani Pollastrini.



La rivista si avvia a conclusione occupandosi di due iniziative che attengono al porto di Bari e l'organizzazione del Corpo delle Capitanerie di porto-Guardia costiera.
La prima *(da pag.75 a pag. 78)* riguarda la sistemazione di un campo boe che incrementa in notevole misura i traffici dello scalo marittimo pugliese, soprattutto di navi crociera e di navi traghetto. L'iniziale risultato del sistema di boe adottato a Bari è stato commentato favorevolmente sia dal presidente dell'Autorità portuale del Levante (giurisdizione a Bari, Barletta, Monopoli) sia dal presidente di Angopi, in occasione della sua visita al Gruppo barese.





Le ultime pagine di 'Porti' *(79, 80)* riportano l'internzione di Capitanerie di porto - Guardia costiera italiane, in coesione con i corrispettivi organismi della fascia rivierasca mediterranea, d'incidere maggiormente a tutto ciò che, appunto nel Mare Mediterraneo, risulti di beneficio per lo sviluppo dei traffici e all'incremento della sicurezza.

CAPOLIVERI 27 - 28 MAGGIO 2009



quel saper per esperienza

ASSEMBLEA GENERALE ANGOPI



PROFESSIONALITÀ DI CATEGORIA AI MASSIMI LIVELLI



Strategie ANGOPI per 'mordere' la crisi

Il saper per esperienza è maggior certezza che il saper per ragione, né mai ragione alcuna può giungere a tanto di uguagliar l'esperienza.

L'aforisma è del veneziano Paolo Sarpi, storico, letterato, teologo, fisico e polemista (1553-1623) e Cesare Guidi, presidente dell'Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani, l'ha riproposto nella sua relazione all'assemblea generale Angopi, svolta all'isola d'Elba. Anzi, di questa massima ne ha fatto il leit-motiv dell'intera manifestazione, incardinando il 'saper per esperienza', ovvero il patrimonio professionale della categoria, nei lavori delle giornate assembleari del 27 e 28 maggio a Capoliveri, e poi anche richiamandone i principi nella conclusiva tavola rotonda organizzata il 29 a Portoferraio.



Il comandante della Capitaneria di Portoferraio Nerio Busdraghi e il capo gruppo Alessando Belmonte commentano l'evoluzione del Gruppo ormeggiatori dell'Isola d'Elba.

Con questo appuntamento elbano Cesare Guidi ha chiuso il ciclo di sei anni al vertice dell'Associazione (ma con decisione assembleare unanime il suo mandato presidenziale è stato riconfermato per un ulteriore triennio). Il sopravvenire di rilevanti accadimenti hanno imposto a Guidi e all'intero gruppo dirigente che lo affianca un impegno pressoché ininterrotto e denso di risultati di notevole spessore: grazie, è certo, anche all'applicazione del 'saper per esperienza'.

Tra le svariate e di diversa natura positive risultanze due sono quelle di più fresca soddisfazione. Nella sua relazione, più avanti pubblicata integralmente, il presidente le espone diffusamente; qui basti un accenno. Soddisfazione per l'eccezionale contratto per ormeggi off-shore di navi gasiere stipulato in Adriatico, figlio anch'esso della professionalità a tutto tondo esibita ai committenti. E soddisfazione per il ricompattarsi dell'unità di Gruppo degli ormeggiatori e barcaioli dell'isola d'Elba, dopo un prolungato periodo di incomprensioni provocate anche dal difficile contesto in cui gli ormeggiatori debbono operare. La coesione del Gruppo è finalmente stata raggiunta venti anni dopo la fusione delle organizzazioni allora attive a Portoferraio, Porto Azzurro,

Porti servizi tecnico nautici



Cavo e Pianosa, è rimarcata proprio dalla scelta della splendida cornice dell'Elba quale sede dell'assemblea e del convegno Angopi. Così che alle parole di plauso del presidente Angopi hanno fatto eco le compiaciute espressioni di altri due protagonisti della sopraggiunta armonia di categoria.
Ecco, allora, il commento del capo gruppo Alessandro Belmonte: "Un raduno che corona gli sforzi compiuti per unire 'le anime' degli ormeggiatori/barcaioli". E soprattutto quello di un altro determinante protagonista del compattamento, il comandante della Capitaneria di Portoferraio, Nerio Busdraghi, graditissimo ospite della compagine assembleare. "Vorrei sottolineare il lavoro di gruppo che è stato compiuto, non senza sacrifici e con l'avvicendarsi di fasi alterne, per omogeneizzare il Gruppo. E ciò principalmente sotto il profilo della salvaguardia della sicurezza, che comunque mai ha subito cedimenti".
Salvaguardia della sicurezza, dunque. Un tema che si è purtroppo inserito nel contesto assembleare essendo brutalmente piombato all'interno della categoria con la tragedia costata la vita a Rosario Cardile, l'ormeggiatore perito nella rada del porto di Augusta. Ciò ha ancora una volta richiamato al centro di costanti, puntigliose attenzioni la necessità dell'autodifesa contro avversità sempre pronte a colpire, magari insinuate subdolamente tra le maglie difensive dell'esperienza professionale, disgraziatamente in quel frangente allentate. Per lui sono giunti all'Elba lo spagnolo Francisco Peleteiro e gli olandesi Mat Slootborn ed Erik De Neef, personalità di elevato livello in seno all'associazione europea di categoria Eba, che hanno conferito una medaglia d'oro in memoria del collega italiano caduto sul posto di lavoro nel porto siciliano *(qui di lato la commemorazione dell'ospite iberico Peleteiro; il fronte e il retro della medaglia, coniata da European Boatmen's Association 'in memoria del collega Rosario Cardile).*



Come da prassi, l'assemblea generale Angopi ha portato alla ribalta i diversi argomenti specifici affidati ai rispettivi Gruppi di lavoro. Tra questi è balzato in evidenza l'accorrere degli ormeggiatori verso la scrupolosa frequenza dei disparati corsi per perfezionare tutto ciò che attiene il loro lavoro. "Perché – sentenzia Giuseppe Anziani, coordinatore del 'Profili professionali' – si è ben compreso che il futuro occupazionale e le scelte impren-

ditorali saranno sempre più condizionati dall'entità del grado di professionalità poste a servizio delle attività ordinarie e/o di emergenza espletate nell'ambiente portuale". Livelli professionali che ovviamente richiamano la particolare attenzione anche di Gianni Puglisi, coordinatore del gruppo di lavoro volto alla 'Qualificazione e aggiornamento professionale', che si pone l'obiettivo di facilitare l'accesso del personale dei Gruppi ormeggiatori e barcaioli ai computer affinché i 'corsisti' possano agevolmente e proficuamente seguire i programmi di studio predisposti da apposita scuola specialistica, incaricata di apportare miglioramenti alle qualità professionali.
Miglioramenti alle qualità professionali, ma anche alla qualità dei mezzi che affiancano ormeggiatori e barcaioli nello svolgimento dei propri compiti istituzionali, e/o di emergenza. Ed è Giorgio Pilara, coordinatore della 'Qualità' che decreta il "forte incremento della qualità dei mezzi nautici". Ossia, del parco nautico dei sessanta Gruppi, composto da 261 natanti (+ 3% rispetto all'anno precedente). Dato questo che dovrebbe soddisfare Maurizio Bevere, coordinatore Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, da sempre impegnato a far si che ormeggiatori e barcaioli si rendano conto di essere datori di lavoro di loro stessi, quindi direttamente coinvolti nella salute imprenditoriale dei rispettivi Gruppi, dotazioni comprese.
Prima di loro Marco Mandirola aveva riferito della situazione della categoria a livello europeo. Aveva informato che il nuovo Parlamento europeo avrebbe dovuto affrontare l'importante tema della posizione dei servizi tecnico nautici nell'ambito portuale, anche sotto le pressioni di taluni armatori che insistono sulla inutilità di questi servizi. Sottolineando, però, come l'Eba avesse fatto proprio un documento elaborato da Angopi sulle 'Conseguenze prodotte dall'attuale crisi nelle attività marittimo/portuali' *(documento riportato più avanti tra gli allegati, ndr)*. E anche qui, come in altre forme e situazioni si delinea la strategia difensiva di Angopi contro la crisi.
Mordendola con la professionalità consentita dall'esperienza.

Battaglia depone le armi

Medaglia d'oro a Flavio Battaglia, più volte alla guida del Gruppo Ormeggiatori del porto di Marina di Carrara, ma da qualche tempo attraccato alla famiglia dei pensionati.



Gli applausi dei suoi ormai ex colleghi presenti in gran numero all'assemblea generale di categoria dell'Isola d'Elba hanno sottolineato le parole di affetto e simpatia augurale rivoltegli dal presidente ANGOPI Cesare Guidi e da Marco Mandirola.



Le nostre sfide per costruirci il futuro

Amici, gentili colleghi, è con vivo piacere che porgo a voi tutti il benvenuto alla nostra Assemblea. Un ringraziamento particolare lo voglio indirizzare ai colleghi di Rotterdam e agli Spagnoli che, con la loro cortese presenza, oltre a superare l'empasse che ha caratterizzato l'attività Eba nell'ultimo periodo, arricchiscono quel processo, definiamolo, di "rinforzo europeo" che vogliamo che si sviluppi sempre più sia sul piano tecnico/operativo e professionale ma anche politico e culturale.



Tenere la nostra Assemblea qui nell'isola d'Elba, provoca in me una particolare emozione. Tengo innanzitutto sottolineare e con grossa soddisfazione, che i colleghi elbani hanno voluto ospitare i nostri lavori a suggello e a coronamento di una ritrovata armonia interna. Recentemente, infatti, hanno doppiato l'ultima tappa di un percorso fondamentale che sembra finalmente chiudere una ormai divenuta, oltre che pregiudizievole per l'intera categoria, stucchevole contesa che si trascinava da troppo tempo.

Rilevo che tale traguardo è stato possibile per l'ottima regia del Comandante del Porto e per il personale impegno del neogruppo dirigente, al quale va il mio sentito plauso, subentrato, comunque, in modo armonico e quindi senza traumi, favorendo per tanto una linea condivisa e largamente maggioritaria.

Dunque, tutto questo ha permesso di superare l'assurda forma distruttiva che minava alle basi la stessa esistenza del Gruppo, innanzitutto perché, in un contesto così esasperato e permeato dalle forti contrapposizioni, dal "cupio dissolvi", si è maggiormente portati a dare troppo risalto alle "beghe", perdendo così di vista la stella polare della funzione propria degli Ormeggiatori, che è pubblica e universale, da svolgere a favore della complessiva

attività marittimo-portuale attraverso un servizio da erogare con ottimali standard operativi e sempre più qualificati.
Ringrazio inoltre i colleghi elbani per l'intima passione profusa nell'organizzare questo evento peraltro in un momento in cui, mi piace aggiungere, proprio agli inizi di questo mese, in questa incantata cornice dell'isola d'Elba, si è tenuto nel recuperato "Teatro dei Vigilanti" il Primo convegno de' "*Il maestro di canto italiano a difesa della tradizione italiana*". Si tratta di un evento che ha inteso rappresentare quella particolare tecnica vocale che impegna il cantante lirico a far ricorso alla totalità delle proprie risorse, per proiettare nella sala la sua voce, al di là del muro sonoro dell'orchestra. Nell'isola d'Elba quindi, si vuole creare "un polo d'eccellenza per dare voce a quelle figure che oggi si dedicano alla salvaguardia ed allo sviluppo dell'arte del bel canto".
E visto che gli organizzatori hanno trovato nell'Amministrazione Comunale di Portoferraio persone attente a questo tipo di impresa culturale, nello stesso modo compiendo un facile raffronto con la nostra Assemblea, dico che nel corso dei lavori odierni e soprattutto in quelli di domani, dove parleremo di qualità dei servizi e di riforma del Codice della Navigazione, vogliamo, appunto, in una sorta di parallelo, cercare di dare forma e corpo alla nostra arte, quella marinara, che interpretiamo e che in gran parte quotidianamente mettiamo in opera nel nostro lavoro e grazie alla quale è ancora possibile svolgere questa professione. Un arte di cui siamo testimoni ed interpreti e che assolutamente non vogliamo vada perduta. Grazie Alessandro, grazie colleghi dell'isola d'Elba per questa preziosa e straordinaria opportunità.



Domani si terrà al Centro Congressi "De Laugier" la nostra tavola rotonda. Mi piace ricordare in questo nostro tempo segnato dai "particolarismi", dove si assiste, quasi tutti i giorni, ai peggiori esempi di violenza organizzata dall'uomo verso se stesso, e dove sempre in modo più incisivo si perdendo di vista i valori a favore dell'inclusione, del rispetto e della solidarietà – che il generale Cesare de Laugier de Bellecour, il 29 maggio 1848 con appena 6.000 uomini, un pugno di giovani volontari toscani, per lo più studenti, ebbe l'incarico di fronteggiare a Curtatone i 18.000 soldati del Maresciallo Radetzky, ben armati ed equipaggiati, che dovevano prendere alle spalle i piemontesi impegnati nell'assedio di Peschiera.
L'anno seguente, De Laugier, divenuto ministro della guerra per il Gran Ducato di Toscana, incontrò Radetzky – in visita ufficiale a Firenze – che, complimentandosi per l'episodio di Curtatone, gli disse: «Mi avete tenuto testa per ore ed eravate solo un pugno di ragazzi! E pensare che siete riusciti a farmi credere di aver di fronte il meglio dell'esercito piemontese!». Quali esempi di eroismo e quanti atti di coraggio, di fratellanza e di altruismo stanno dietro alla storia del nostro paese.
Dopodomani, dicevo, terremo la tavola rotonda con oggetto "la riforma del Codice della Navigazione". Si tratta, in effetti, di una nostra, ormai, consueta ricorrenza, dove però come sempre, si affrontano questioni di spessore e mai in modo estemporaneo. Ecco perché richiedo la massima attenzione e partecipazione verso un

aspetto importante non solo della nostra vita associativa, ma soprattutto per il futuro dell'intera categoria, come sempre! E questa nostra presenza la dobbiamo garantire anche se solitamente in primo piano mettiamo sempre le questioni che ci attanagliano sul lavoro: nei nostri porti, sulle banchine, sulle navi, per non parlare poi della accesa dialettica interna; tanto da ritenere quasi come superfluo fermarsi anche solo per un giorno e riflettere su cosa effettivamente occorra poter fare di più per tutelare e difendere, anche dal punto legislativo/giuridico, l'attuale modello.
"Vi sono numerose sentenze ormai che condannano il richiamo generico alla sicurezza come scusa e giustificazione per imporre costi impropri e/o mantenere anacronistici privilegi e monopoli… In realtà i vantaggi dell'autoproduzione non sarebbero solo un ipotetico piccolo risparmio di bilancio di poche società, in quanto sono sempre più numerose le linee di cabotaggio, di merci e passeggeri che potrebbero offrire alcuni Servizi tecnico nautici a prezzi più competitivi" … Sono solo alcune delle dichiarazioni apparse sulla stampa nell'ultimo periodo. *(vedi oltre, negli Allegati, ndr.)*



IL FIUME CARSICO DELL'AUTOPRODUZIONE

Dicevo all'assemblea pubblica dei piloti il 23 aprile scorso, che non è né un caso né una novità nel momento in cui il Parlamento italiano si accinge a discutere le disposizioni legislative inerenti l'organizzazione e la natura delle attività portuali, il riemergere, come un fiume carsico, di proposte che, se introdotte, rivoluzionerebbero l'attuale disciplina che regola gli accosti e la movimentazione delle navi nei porti. La richiesta ormai è sempre la stessa: liberalizzare, deregolamentare i servizi affidando al singolo armatore/terminalista la possibilità di svolgerli direttamente attraverso l'autoproduzione.
Quello che sorprende, in questo momento, è il fatto che le contraddizioni collegate intimamente a tutto quel processo della deregulation – delle quali hanno beneficiato largamente i soggetti economici attraverso l'affermazione del cosiddetto neoliberismo – sono entrate, appunto, in una profonda crisi, tale da rischiare non solo una grave depressione economica, ma anche forme, per taluni aspetti, già sperimentate e superate, di interventi degli Stati che prima si volevano addirittura cancellare, compreso il ricorso a misure protezionistiche e via dicendo.
Di contro si affermano cose che danno il senso dell'ovvietà, ma anche spesso della superficialità, del tipo: "il mercato ha in se quelle caratteristiche che gli consentono di equilibrare ciò che esso stesso squilibria". Ma tale nozione è negare la realtà che ci circonda!
Non mi riferisco alle cause che hanno prodotto l'attuale crisi che oltre tutto si aggiunge e aggrava crisi ricorrenti e precedenti, che hanno sempre accompagnato lo sviluppo e la realtà economica. Mi riferisco invece al tema della sicurezza come valore oggettivo e a quale giudizio arriviamo pensando, ad esempio, ai problemi legati: alla scarsità di materie prime, all'inquinamento dell'acqua, dell'atmosfera e del clima; alla mancata soluzione in vaste zone del mondo dello smaltimento dei rifiuti tossici, dei rifiuti radioattivi; alla condanna per milioni di uomini alla fame,

all'indigenza, alle epidemie, alle malattie endemiche, senza tra l'altro dimenticare lo stillicidio costante delle morti sul lavoro, sulle navi e al regresso umano dei singoli individui.
Sembra che alla base dell'attuale difficilissima situazione ci sia un termine che nel mondo economico non era praticamente in uso: avidità! È vero, gli analisti più attenti ripropongono un tema fondamentale del rapporto fra attività privata e stato delle comunità nel suo complesso. Ma è altrettanto vero che in alcuni settori si continua a non sentire l'esigenza di riesaminare quale deve essere un rapporto virtuoso fra le modalità di produzione e di redistribuzione dei profitti e l'incidenza che da tali modalità ne discende, per la realizzazione concreta di uno sviluppo della condizione umana, e quindi delle stesse prospettive reali a cui può aspirare l'attività economica. Attività che è sempre alla base delle caratteristiche che la comunità viene ad assumere.
Non voglio qui affrontare il tema della cosiddetta economia sostenibile che, per affrontarla in modo compiuto, richiederebbe troppo spazio in questa mia relazione. Voglio solo sottolineare il fatto che in questo mondo in cui si è quanto meno compreso che le cosiddette posizioni ideologiche, viste nella loro fissità e nella presunzione di possedere la verità assoluta, rappresentano il vero ostacolo allo sviluppo.
Purtroppo registriamo che non sempre coloro che denunciano questo stato di cose sono poi coerenti nelle loro posizioni, con le premesse che dicono di osservare.
Molti economisti sostengono che dalla "crisi emergerà una nuova fase di sviluppo dell'economia globale dai contorni ancora molto sfumati. Non sarà probabilmente una fase di de-globalizzazione, ma la nuova globalizzazione prenderà forme diverse da quelle neo-liberiste 'selvaggiste' a cui eravamo abituati", forti sono infatti le tendenze che cominciano a manifestarsi per modificare radicalmente le forme nelle quali si svolge l'attuale processo economico mondiale.
Faccio solo un esempio. La politica energetica deve necessariamente riservare una sempre maggiore attenzione allo sfruttamento delle fonti alternative al petrolio. La ricerca affannosa, ma impegnata, di energie rinnovabili, modificherà rispetto ad oggi, senza alcun dubbio, le modalità di trasporto in quantità e qualità degli idrocarburi fossili, tutt'ora dominanti per la produzione di energia. E questo senza andare a disturbare l'autorità di uno scienziato che rappresenta il meglio della intellighenzia italiana e non solo, quale è il Prof. Rubbia, laddove sostiene la necessità assoluta di una ricerca scientifica ad ampio raggio e di lungo corso per realizzare con efficienza l'energia solare a vantaggio del progresso umano.
Altrettanto possiamo dire per quanto riguarda le tendenze in parte in atto, ma sempre più spesso rivendicate, di nuovi orientamenti economici indirizzati ad utilizzare al



meglio i processi che la natura esplicita in tutte le manifestazioni comprese quelle vitali.

LE TENDENZE DISGREGATRICI

Ritornando a noi, il periodo di sei anni nei quali si è svolta la mia attività di Presidente Angopi è stato caratterizzato dal permanere di alcune tendenze sempre presenti, e tutt'ora presenti, di liquidare, deregolamentare la collocazione giuridica e operativa dei Gruppi Ormeggiatori-Barcaioli. Nello stesso tempo si è costantemente manifestata una pressione per realizzare una riduzione netta dei costi del servizio da noi reso.

Problemi che ci hanno impegnato seriamente in tutti questi anni e che rimarranno in vita anche nel prossimo futuro seppure, probabilmente, con modalità diverse.

Sulla seconda questione intendo ricordare che questa tendenza si materializza attraverso il tentativo di introdurre due diverse tariffe: una per remunerare quella che viene definita attività commerciale e l'altra per la cosiddetta attività di servizio pubblico. L'Angopi, che ha svolto un ruolo estremamente positivo, nell'individuare quali fossero le linee più pertinenti da seguire per fronteggiare le tendenze in atto, miranti alla scomposizione della tariffa e al superamento della centralità dell'istruttoria, ha individuato in un elemento specifico e fondante la risposta più adeguata per reagire e controbattere in modo concreto e positivo alle accennate tendenze disgregatrici.

Questa è stata la nostra costante e duratura battaglia per acquisire, approfondire ed estendere la nostra professionalità.

Ma tutto ciò non sarebbe stato sufficiente se non fossimo stati capaci di inculcare nella mente e nelle coscienze di ogni nostro ormeggiatore e barcaiolo, il senso della propria personale responsabilità nell'eseguire in modo ottimale il servizio.

Sono stati questi due elementi insieme, sui quali ancora dobbiamo insistere, e dovrete insistere, che ci hanno permesso di realizzare già nel 2001 con Gerardo Campidonico – che ha avuto meriti non cancellabili: senza quello che ha fatto lui non saremmo neanche stati ammessi alla gara – quel passaggio straordinario, fondamentale ed epocale, rappresentato nell'inserimento del concetto di obbligatorietà del servizio nella legge 84/94 e quindi di rango primario.

Ricordo che la L. 186 del 30 giugno 2000, con Presidente del Consiglio Giuliano Amato e Ministro dei Trasporti Pier Luigi Bersani all'art. 1 recita: «I servizi tecnico-nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo. Per il pilotaggio l'obbligatorietà è stabilita con decreto del Ministro dei trasporti e della navigazione. ***Per gli altri servizi l'Autorità marittima può renderne obbligatorio l'impiego tenuto conto della localizzazione e delle strutture impiegate».***

Sottolineo che si è trattato di uno straordinario risultato perché, peraltro, era in netta contrapposizione con le tendenze in atto, in quel tempo, marcatamente segnate dalle politiche di deregolamentazione dei mercati; dove dalla parte dei più, lo Stato era visto non come risolutore di problemi economici, ma come una fondamentale causa degli stessi; in quel contesto le imprese e la finanza penetravano il mercato globale, mentre le regole generalmente venivano rese più blande o addirittura ignorate. Quello era il contesto.

Relativamente al secondo elemento si è trattato di dare un senso concreto e realistico, tradotto poi in forma tariffaria, attraverso l'introduzione di una doppia logica che individua due diversi Elementi base di calcolo per ricercare una soluzione ad un problema reale – tempo di lavoro, tempo di attesa – che si voleva travisare, come dicevo, attraverso l'introduzione di una separazione netta fra attività commerciale e servizio pubblico. Si voleva cioè rompere un concetto profondamente unitario qual è quello che corre all'interno dell'attività specifica dei Gruppi.

LA DIFESA DEL POSTO DI LAVORO

Sempre in tema di consuntivo, un'altra questione che va affrontata, relativa alla condizione dei soci/lavoratori, è stata la ricerca finalizzata all'introduzione di un contratto di lavoro specifico per il nostro settore e quindi atipico rispetto alla generalità dei Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro di categoria.

È ben vero che risulta sempre presente la "nauseante" e inverosimile iniziativa di qualche collega – magari appoggiandosi alle segreterie di alcune sigle poco rappresentative, o quasi del tutto assenti nel nostro settore, con l'aggiunta di qualche studio legale – nel rivendicare non meglio definiti istituti contrattuali. A tal proposito voglio dire a coloro che cercano di alimentare artatamente i conflitti scaricando le responsabilità di tutti i mali sul Capo Gruppo, Vice Capo Gruppo lo stesso Consiglio, che nel tempo saranno giudicati non per quello che di positivo hanno fatto, ma per i danni procurati all'intero Gruppo.

Non riesco a giudicare in modo diverso quelle iniziative talmente miopi, oso dire insopportabili, che di fatto poi li portano a ricercare soluzioni verso l'esterno appoggiandosi a soggetti che assolutamente non conoscono il nostro servizio e la nostra realtà. Allora sapete cosa avviene? Che si perde di vista il punto centrale del problema che è e rimane "la difesa del posto di lavoro, intrinsecamente collegata al ruolo che svolgiamo nel porto".

Ed è pur vero che per stringenti ed insopprimibili motivi (qualità e quantità dei traffici) "il rispetto dei livelli salariali resta subordinato ai proventi derivanti dall'entità delle prestazioni svolte", e che la nostra organizzazione, piaccia o non piaccia, ma io dico per fortuna, deve garantire un servizio continuativo 24 ore al giorno per tutti i giorni dell'anno, sulla base di una turnistica che il singolo Gruppo di concerto con l'Autorità marittima, disciplina.

Ciò posto, sappiamo benissimo che si tratta di un'organizzazione del lavoro soggetta a cicli operativi profondamente diversi per quantità e qualità del naviglio che impongono la ricerca di un organico medio che possa - diciamo "resistere" -, almeno sul piano economico, quando ci sono i picchi minimi, ma anche in grado, sia pure con il prolungamento dell'orario di lavoro, di soddisfare le esigenze che emergono durante i picchi massimi.

Orbene, a fronte di tutti questi argomenti, avuto riguardo delle superiori e inderogabili esigenze di sicurezza e delle particolarità del nostro servizio, giova aver sempre presente che ciascun Gruppo deve seguire le regole impartite dall'Autorità Marittima; e quindi la disciplina localmente applicabile deve soggiacere a queste direttive e comunque, almeno per quanto ci riguarda sul piano dell'impegno settimanale, fare sempre riferimento perlomeno all'orario complessivo indicato in tariffa.

Pongo l'accento anche sul fatto che le disposizioni presenti nel nostro contratto vanno "interpretate" nel senso di garantire in ogni caso la disciplina e la rispondenza del rapporto di lavoro alle esigenze di natura pubblicistica proprie dell'attività di Ormeggiatore e/o Barcaiolo, e che per questo, siamo tenuti al rispetto di tutte le prescrizioni adottate dalla competente Autorità Marittima nell'esercizio dei compiti e delle nostre funzioni a cui siamo assoggettati.

Vorrei però a questo punto mettere in evidenza che il vero segnale che questa piccola categoria riesce a manifestare all'esterno e a tanti, nel realizzare e definire un suo contratto "atipico", sta nel fatto che l'accordo realizzato con le Organizzazioni. Sindacali ha acconsentito di battere la precarietà, regolamentando la flessibilità e mantenendo la stabilità di impegno.

Non vogliamo dare lezioni a nessuno, ma vorremmo soltanto che tutti capissero la vera essenza, il vero valore, che rappresenta questa novità contrattuale e in primo luogo vorremmo che a capirlo e a difenderlo fossero i nostri associati soprattutto nell'interesse di, almeno, preservare le prerogative che la nostra categoria ha conquistato e che sta difendendo con tanta fatica.

Se non avessimo agito in questo modo in un mondo del lavoro fortemente contrassegnato dalla ricerca spasmodica di accordi part-time, co.co.co, co.co.pro,…, cioè di una contrattistica che elimina la stabilità e affronta soltanto la flessibilità riducendo il lavoro ad un'attività subordinata e marginale, noi saremmo già scomparsi da un pezzo. E oggi, vieppiù, che assistiamo ad un incremento rilevante dei lavoratori in cassa integrazione e ad un aumento dei licenziamenti di migliaia di persone, senza la minima tutela e garanzia, l'unico problema che si pone all'attenzione del mondo politico ed economico è quello di cercare un qualche aiuto finanziario per non ridurre totalmente alla fame queste persone. Cosa peraltro che va perseguita. Ma non vorrei che a questa lunga schiera, soprattutto grazie all'azione insensata di qualcuno, si aggiungesse una parte dei nostri 850 lavoratori.

UN MONDO DI SFIDE
NEL FUTURO ANGOPI

In questo momento dichiaro ed affermo, la mia chiara volontà, qualora sia intenzione da parte di questa assemblea rinnovarmi la carica di Presidente, di lasciare al termine dei prossimi tre anni l'incarico che voi mi avete già affidato per due mandati consecutivi. Ricordo che poco più di sei anni fa, mi è stato chiesto di mettermi al servizio di questa categoria che mi ha dato molto e a cui sto cercando di dare con impegno ed entusiasmo. Anni in cui ho coltivato un rapporto stretto – di rappresentanza istituzionale, ma anche umano – organizzando assemblee, consigli, gruppi di lavoro, partecipando a convegni, manifestazioni, dibattiti e ricevendone sostegno, incitamento, perfino affetto.
Ribadisco se lo volete, per i prossimi tre anni io ci sono. È una sfida, non c'è dubbio. Una sfida difficile. Io, come sapete, non ho mai inteso assegnare a questo ruolo un sorta di rendita di posizione, una regalia. Ho capito provandolo su me stesso, che rappresentare la nostra categoria a livello centrale sia una successione di problemi complessi e mai uguali, da vivere e gestire all'altezza delle sfide che a un ruolo come questo sono imposte.
Per tutto questo mi sento onorato.
E vi ringrazio per le ampie conoscenze che mi avete consentito di acquisire, perché lavorare a Roma, al centro, è tutta un'esperienza importante da procurarsi, che richiede pazienza, lavoro, studio e un costante sostegno di tutta l'Associazione.
L'impegno e l'azione del Presidente, non può, peraltro, essere solamente finalizzata nel cercare di risolvere i problemi che si presentano, ma è anche un suo preciso e costante compito progettare il futuro, in un tempo dove sostanzialmente la visione del mondo risulta miope: si guarda solo all'oggi. Il Presidente, coadiuvato dagli



organismi dirigenti, invece, deve spendere il proprio impegno anche per le generazioni a venire.
Voglio inoltre dire che, per le specifiche caratteristiche della nostra categoria, non bisogna dimenticare tutto quello che di bene e/o di male, avviene, emerge e si sviluppa in qualsiasi Gruppo, anche il più piccolo, perché incide direttamente su quella che possiamo definire la "politica romana" e che occorre affrontare con il massimo impegno senza trascurare nulla e nessuno.
Per queste ragioni la solidarietà, il sostegno, la collaborazione da parte dei singoli, così come il comportamento di ogni Gruppo, rappresentano il segreto che spinge il successo o l'insuccesso della Direzione dell'Angopi.
Non nascondo che la personalità e l'impegno del Presidente contano e contano molto, non soltanto per le idee che può esprimere e che possono, unitamente alle idee degli altri, favorire la definizione di linee e di obiettivi realizzabili e realizzati, ma soprattutto ciò che rileva è la necessità di riuscire a mantenere saldi rapporti fra i Gruppi intorno a linee unitarie e nazionali, a cui obiettivamente si frappongono condizioni obiettive, ma spesso localistiche, di valutazioni e sensibilità diverse fra i vari Gruppi stante il divario che esiste fra essi in termini quantitativi e qualitativi.
Proprio per queste considerazioni, oltre ad altre che si possono fare, il rinnovo della Presidenza è un problema che va affrontato appena prenderà corpo il nuovo assetto del gruppo dirigente neoeletto. Diviene, quindi, giocoforza cercare, nel corso dei prossimi tre anni, le condizioni non soltanto per sostituire la mia persona, ma soprattutto per garantire un'efficace e forte guida alla stessa Angopi. Tanto più che nessuno sa né può oggi prevedere, quali potranno essere nel corso di questo arco di tempo, le situazioni che potranno determinarsi nel sistema economico generale, nel trasporto e nell'economia marittima.
Sono queste le ragioni per le quali non basta pensare al proseguimento e conferma di quelle iniziative già esistenti e già individuate, quando, probabilmente, le condizioni obiettive potrebbero cambiare nel modo più imprevisto e forse neppure immaginato. Ecco perché bisogna al più presto porsi questo problema e deve essere la costante del nostro impegno.
In primo luogo penso, ad esempio, ad una maggiore "rappresentanza" degli organismi previsti dal nostro Statuto, ma soprattutto va focalizzato l'impegno sulle modalità del loro funzionamento e nello stesso tempo di un assetto tecnico che prosegua il già avvenuto e costante miglioramento della nostra funzione. Quindi, una struttura in grado di rappresentare la categoria nei vari impegni a cui siamo chiamati, insieme alla capacità di affrontare in termini adeguati sia le vecchie che le nuove e future situazioni.



Probabilmente si pone un problema di costante riqualificazione e potenziamento (studi, analisi, proposte) degli organismi dirigenti e del nostro stesso apparato che vi assicuro non sta fermo, anzi, come ben potete constatare, è cresciuto molto!. Quasi certamente dovremo affrontare anche in questo senso ulteriori problemi di ordine finanziario e ciò in relazione alla nuova figura del Segretario ed anche a chi sarà assegnata la futura carica e da dove proverrà il futuro Presidente.
Ma in questa riflessione mi preme soprattutto sottolineare il fatto che i nostri sforzi e questi nostri sacrifici, nonché la capacità di dare risposte concrete e positive ad esigenze reali, anche quelle avanzate dall'utenza, sono il motivo che ci ha consentito di realizzare una posizione comune su temi di grande rilievo quale quello della concezione unitaria del servizio di ormeggio/battellaggio nei porti, fino all'abbandono o la messa da parte dell'Associazione rappresentativa degli armatori rispetto all'annosa questione, ma sempre presente, dell'autogestione o della deregolamentazione: la cosiddetta autoproduzione. Una posizione forte questa di Confitarma, nonostante i fermenti "evolutivi" che stanno caratterizzando questo segmento trasportistico negli ultimi anni.
Usciamo ancora una volta da tre anni di "resistenza" che ha dato indubbiamente risultati positivi. Ci siamo ancora più consolidati di prima e maggiormente qualificati circa le nostre capacità professionali e di intervento nelle situazioni più disagiate. Abbiamo rafforzato non solo la nostra professionalità, valorizzando il merito oltre che i bisogni, ma anche in genere, le caratteristiche e le qualità dei nostri mezzi nautici.
Abbiamo acquisito un maggior senso di responsabilità su che cosa significa il nostro ruolo quale servizio di pubblica utilità, stiamo dimostrando con i fatti che un lavoratore che ha una propria capacità di gestire se stesso sa rispondere alle esigenze derivanti dall'operare in un settore caratterizzato come "pubblico".
Detto questo però, e mi dispiace dovermi ripetere, faremo un imperdonabile errore se non tenessimo presente i gravi rischi che si rinnovano ad ogni piè sospinto. E tutto questo lo dico per evitare quel senso di rinuncia: facciamo, facciamo, ci diamo tutti un gran da fare, e poi siamo sempre punto a capo.
Questo però sarebbe la posizione, l'atteggiamento più negativo.

I 'MURI'
DELL'INCOMPETENZA

Perché, se è vero come è vero, che abbiamo resistito fino ad oggi: consolidato il nostro ruolo sul piano giuridico, operativo/pratico ed ottenuto un ampio e importante riconoscimento dai rappresentanti dei nostri utenti, è altrettanto vero che esistono atteggiamenti e posizioni quali quelle che emergono da recentissimi pronunciamenti giudiziari (TAR Veneto, sentenze 1248/09 e Consiglio di Stato, sentenza 2709/09) che pur non riguardando direttamente il servizio di ormeggio/battellaggio, in parte, rimettono in gioco il ruolo e la funzione di tutti i servizi tecnico nautici
"Volesse il cielo che gli stolti e i dappoco fossero capaci dei più piccoli mali; purtroppo invece sono capaci anche dei più grandi". Cito Platone per dire che non è solamente colpa di alcuni soggetti chiamati a sentenziare su specifiche questioni in settori che assolutamente non conoscono, in quanto occorrerebbe, per lo meno, da parte di chi ha una comprovata competenza tecnica, una certa cautela quando si aprono contenziosi di questa natura; perché il vero rischio è quello di mettere i nostri destini nelle mani dei collegi giudicanti, che non sanno proprio nulla della funzione e di come si svolge il servizio.
Un esempio eclatante? Il punto 13.3.4 comma 6/7) della sentenza del TAR Veneto recita: "Il rimorchio-trasporto sussiste allorquando una parte assume l'impegno di trasportare una nave o un altro mezzo galleggiante da un luogo all'altro per via marittima;
nel mentre il secondo tipo di rimorchio sussiste allorquando uno o più rimorchiatori cooperano con una nave al fine di agevolarne lo spostamento in specchi

acquei ristretti, come – per l'appunto – quelli dei porti e altre zone di approdo o di transito. Va chiarito che nell'ordinamento italiano soltanto il rimorchio-manovra è considerato quale servizio di pubblico interesse affidato a imprese private mediante specifici atti di concessione rilasciati dall'Autorità Marittima; pertanto, dal contesto della disciplina in esso contenuta si evince che la regolamentazione pubblicistica è circoscritta all'esercizio del rimorchio nell'ambito dei porti e degli altri luoghi di approdo o di transito, nel mentre al di fuori di essi l'esercizio del rimorchio non è soggetto ad alcuna limitazione o disciplina amministrativa.
Ma ci rendiamo conto, noi che siamo del mestiere e lo capiamo benissimo, della incommensurabile castroneria alla quale è stato indotto il Collegio giudicante del TAR Veneto chiuso come è nelle sue elaborazioni concepite in una dimensione tutta e interamente giuridica, alla base del loro pronunciamento?
Il Consiglio di Stato nello stesso tempo ritiene "ragionevole l'impostazione seguita dalla D.G. del Ministero dei Trasporti, sull'inutilità dell'istituzione del regime concessorio in relazione all'organizzazione del servizio di rimorchio presso un terminale di proprietà privata collegato mediante metanodotto alla rete terrestre di trasporto nazionale del gas".
E allora se tale sentenza ha un senso, l'assunto rischia di non riguardare solo il caso di specie, ma, nelle condizioni attuali di prevalente presenza nei porti di terminalisti privati, può essere benissimo rivendicata, da ognuno di loro e con forza rilevante, l'applicazione delle stesse regole, soprattutto laddove le merci trasportate e manipolate non riscontrano gli stessi pericoli e gli stessi rischi del gas!
Voglio in aggiunta richiamare la vostra attenzione su alcune parti di questi pronunciamenti, utili per una riflessione al nostro interno e delle necessarie azioni e conseguenze proattive, laddove è messa in rilievo la carenza strutturale ed operativa, rispetto ad un determinato utente, da parte del eventuale concessionario del servizio pubblico. Infatti, testuale: il ricorrente "non possiederebbe né i mezzi, né il know how necessari per espletare il servizio di rimorchio particolarmente complesso che la struttura richiederebbe". E questo è il TAR. Per parte sua il Consiglio di Stato afferma:
"… i) l'attività di rimorchio deve essere svolta da rimorchiatori di caratteristiche radicalmente diverse e differenti da quelle proprie dei navigli che operano all'interno dei porti, come dimensioni e come attrezzature di bordo;
ii) nessun armatore dispone di rimorchiatori con le caratteristiche necessarie che il GNL chiede vengano costruiti appositamente…".
Questa è la conferma, semmai in qualcuno residui ancora un qualche dubbio, che i nostri sforzi costanti, tenaci, con l'aggiunta della gran mole di sacrifici per migliorare le nostre attrezzature, i mezzi nautici, il nostro livello di qualificazione per ottimizzare, con risposte adeguate, le modalità di impiego rispetto alle esigenze obiettive di fronte al nuovo che avanza, e non per ultimo la padronanza del nostro mestiere, tutti questi sforzi stanno pagando è sono forse il segreto principale che ci consente di rispondere concretamente, in termini di modalità di impiego, uomini e mezzi, alle esigenze reali degli utenti, compresi gli aspetti particolari e inconsueti riguardo alla generalità del servizio.
Quindi massima vigilanza, manteniamo sempre alto il livello dell'attenzione e delle capacità di risposta a tutto ciò che si muove attorno a noi di positivo o negativo.
Sappiamo che la politica energetica mondiale obbligatoriamente riserverà una sempre maggiore attenzione allo sfruttamento di combustibili quali il gas in alternativa al petrolio e l'elevata profittabilità del settore inducono le compagnie ad investire facendo leva su sé stesse. Dato che i maggiori giacimenti sono, in genere, collocati in Paesi lontani, oltre alle "pipe line", il trasporto di gas, utilizzando le navi, diviene una via d'obbligo per rispondere all'andamento della richiesta dei Paesi consumatori. È facilmente prevedibile, quindi, che anche la flotta gasiera e le strutture a terra compresi gli approdi su piattaforme, talvolta posizionati anche molto distanti dalla costa, debbano adeguarsi in tecnologia costruttiva, livello di

sicurezza e numero di strutture, in modo da far fronte alle nuove richieste nell'economia dei paesi industrializzati.

'MASSA CRITICA' NELL'ADRIATICO

A questo proposito voglio ancora ricordare che l'esempio più importante è stato l'accordo con il GNL Adriatico, che, seppur di natura privatistica, ha coinvolto tre distinti Gruppi in una visione armonica fra di loro. Questo risultato, sicuramente ancora più prezioso alla luce dei pronunciamenti suaccennati, è stato possibile perché fin dall'inizio abbiamo considerato, evitando di chiuderci attraverso schermaglie giuridiche, la proposta del GNL un terreno percorribile di confronto; ma ciò che soprattutto rileva è il fatto che, alla fine della contrattazione durata quasi due anni, abbiamo realizzato, sulla base di una nostra proposta articolata e complessiva – e qui mi soggiungono le parole del veneziano Paolo Sarpi: "*il saper per esperienza è maggior certezza che il saper per ragione, né mai ragione alcuna può giungere a tanto di uguagliar l'esperienza*" – che prevedeva le modalità di intervento di uomini e mezzi, nonché le caratteristiche dei mezzi stessi, le procedure operative più funzionali alla fattispecie del servizio. Proposte ritenute competenti e talmente esaustive, che lo stesso GNL ha ritirato le sue indicazioni, financo la possibilità di autoprodursi il servizio, accettando quindi quanto da noi dimostrato e fra l'altro ripreso nello stesso Regolamento Accosti promulgato dalla Capitaneria di Chioggia.

Voglio infine ricordare che tutto ciò è comunque avvenuto garantendo la nostra funzione istituzionale, alla quale siamo preposti, e il mantenimento delle prerogative e delle qualità del servizio pubblico universale a vantaggio di tutti.

Mi scuso se ancora una volta batto e ribatto su un tema che ormai da molto tempo affronto nelle mie relazioni. Ma laddove riscontro forse una certa "apatia" mi corre l'obbligo di ripetermi, di alzare il tono della voce sperando che anche gli "indifferenti" e i più refrattari riescano a percepire qualche parola e qualche segnale.

L'ATI *(Associazione Temporanea di Imprese, formata dai Gruppi ormeggiatori di Chioggia, Ravenna e Venezia, ndr.)* sta aprendo una strada, ma dovrà essere imitata da altre realtà di analoghe caratteristiche, potenzialmente adatte ad imboccare la medesima via, ma ancora ferme agli schemi tradizionali, alle asimmetrie esistenti tra porti, caratteristiche dei traffici e qualità dei servizi.

I tre Gruppi, a cui ho accennato, hanno prodotto una "massa critica", finalizzata alle necessarie sinergie per realizzare e garantire un servizio. D'altro canto sia al Nord, sia al Centro che al Sud bisognerebbe fare rete e sistema; lavorare per raggrupparci facilitando maggiori economie negli acquisti, ad esempio, dei mezzi nautici, strumentazioni di bordo, apparati radio…, realizzazione consorziata di attività formative; razionalizzazione delle spese assicurative; maggiori economie nell'accesso al credito e/o migliore condizioni sui depositi.

Personalmente credo che il modello su cui lavorare ed impegnarci sia più o meno di questo tipo e tutti insieme saremmo comunque una "bella forza d'urto".

DEDICA AI NOSTRI CADUTI IN SERVIZIO

Non posso, in questa mia relazione, non volgere il pensiero e un saluto al collega del Gruppo di Augusta, morto sul lavoro durante una operazione di disormeggio lo scorso mese di gennaio e lo saluto nel gergo marinaro: buona navigazione Rosario e che il vento e il mare ti siano favorevoli…

Questa stessa riflessione, in una sorta di comune preghiera, intendo dedicarla a tutti i nostri caduti per il servizio, alla loro responsabilità, all'amore profuso per il nostro lavoro, anche perché, pur dal loro riposo, avranno sempre qualcosa da dirci nel tempo.

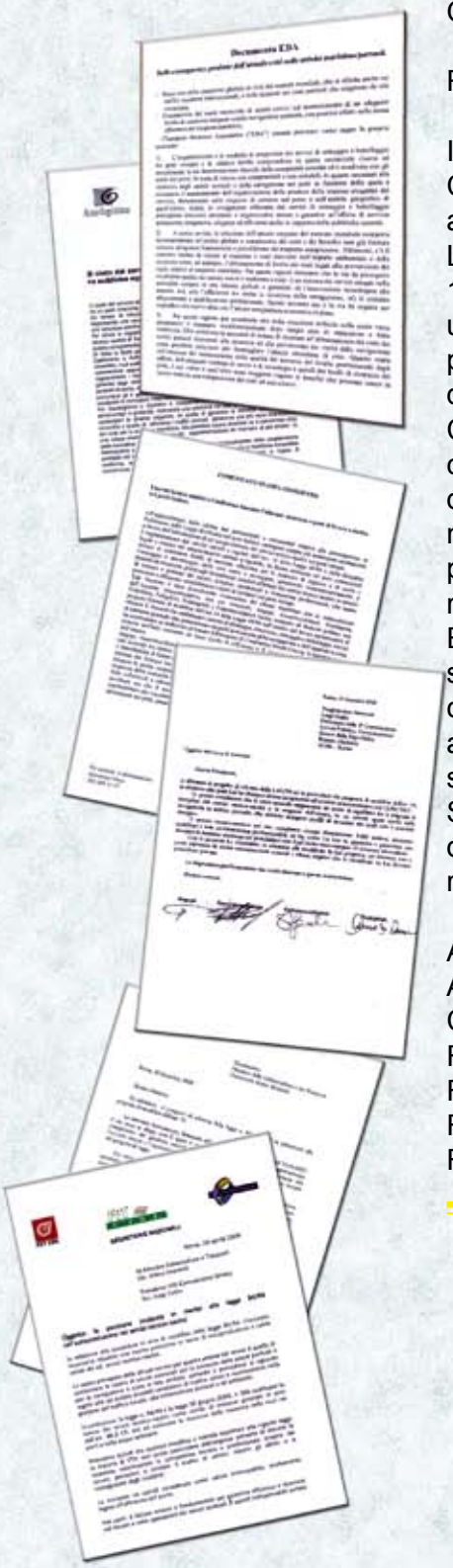
E con deferente pensiero cito un passo della prima Elegia Duinese di Rainer Ma-

ria Rilke: si tratta di un'orazione laica, forse la più forte fra quelle realizzate, e la dedico a Rosario, Filippo, Eddio… e a quanti, seppur non ho conosciuto, che con la loro presenza e con il loro sacrificio, insieme a noi e con noi, hanno comunque dato un senso vero e profondo a questa nostra storia.
E questi brevi passi di poesia recitano:
«Certo è strano non abitare più la terra non agire più gli usi da così poco appresi,
e alle rose e alle altre cose piene di promesse non dare più il senso di un umano futuro;
ciò che eravamo in mani illimitatamente ansiose non essere più, e anche il proprio nome abbandonare come un giocattolo infranto.
Strano non desiderare più desideri.
Strano quel che stretto si teneva vederlo dissolto fluttuar nello spazio.
È penoso essere morti: un continuo ricercare, faticosamente in traccia di un poco di eternità.
Ma i viventi compiono tutti l'errore di tracciare troppo netti confini.
Gli angeli (dicono) spesso non sanno se vanno tra i vivi o tra i morti.
L'eterna corrente trascina attraverso entrambi i regni ogni età, ed entrambi sovrasta con il suo suono»
Così Rainer Maria Rilke.
Ancora una volta sottolineo quanto sia inconcepibile morire in servizio.
Ed è un sentimento, uno stato d'animo, una convinzione che in generale non ci deve mai abbandonare, perché il rischio reale è che alla commozione del momento subentri la rimozione del problema, quasi che queste tragedie non ci fossero state, assorbiti come siamo dallo spirito del nostro tempo che tende a cancellare il passato, la tragedia, agglutinando il tutto in una sorta di sbiadita massa informe.
Eppure sono lì, come un monito, di cui dobbiamo sempre tener conto, non come un sottile fastidio, non dichiarato e latente, ma perché ci inciti al dovere di reagire, con azioni e comportamenti conseguenti.
È necessario creare una maggiore "cultura della sicurezza" che coinvolga tutti, quindi investire maggiori risorse, anche a livello locale, favorendo momenti di partecipazione, così come previsto espressamente dal nostro Contratto di categoria.
Dicevo in uno degli ultimi Consigli di Presidenza di essere ben consapevole che nella nostra attività il rischio "zero" è impensabile, e appunto per questo sarebbe grave ed imperdonabile non usare sempre le necessarie e dovute cautele. Dobbiamo avere sempre ben presente che il nostro è un lavoro non solo faticoso, ma anche pericoloso e che nel nostro servizio, più che altrove e per diverse cause, troppo spesso ci si infortuna e purtroppo addirittura si muore.
Il fatto è che queste morti, in un certo qual modo, incombono su di noi. Per non parlare del lutto all'interno delle famiglie.
Allora non è più rinviabile che i luoghi di lavoro diventino un posto di rispetto delle regole e delle condizioni di sicurezza, a volte disattese da noi stessi, forse per consuetudine e per imprudenza abitudinaria; evitiamo, quindi, quello stillicidio che offusca il nostro ruolo, il nostro vivere civile e che rende nel contempo non più rinviabile una vera, radicale, definitiva assunzione di responsabilità da parte di tutti.
Concludendo questa mia relazione lasciatemi esprimere a nome di tutta la categoria un vivo ringraziamento per il coordinamento, pianificazione e programmazione dei nostri lavori, svolto dall'apparato tecnico sempre prezioso e sicuro punto di riferimento della nostra intera opera. Grazie Simona e Francesca.
Oggi, da protagonisti, siamo chiamati a definire l'Angopi di domani.
Certo è che nel fronteggiare la realtà fattuale siamo continuamente costretti a profonde rivisitazioni del modo di pensare e di agire: le stesse modifiche tecnologiche perpetuamente protese al rinnovamento e a determinare nuovi e illimitati confini, ci impongono la necessità di nuovi bisogni. Dobbiamo allora cercare di essere lungimiranti ed adocchiare e capire queste cose per tempo; so che si tratta di un

impegno complesso, ma gli obiettivi vanno individuati e perseguiti massimizzando il coinvolgimento degli altri.
Entrino coloro che ci credono, che hanno un amore vero per la categoria, che confidano nella bontà delle loro e delle nostre idee, che intendono vivere questa esperienza con entusiasmo e perché no, dalle qualità sobrie dell'umiltà e della moderazione.
Vedete, ciò che importa non è difendere posizioni personali, apparire, ma un atteggiamento tutto rivolto a valorizzare il ruolo dell'Associazione più che a preservare piccoli tornaconti; far emergere le ragioni comuni del rapporto associato e quindi il progetto della collegialità, della partecipazione del coinvolgimento alla realizzazione degli obiettivi. Questo è quello che veramente conta!
Chiudo dicendo che i temi sollevati, compresi quelli del rinnovo, sono un po', come si dice in fisica, un catalizzatore, un fattore aggregante, dentro al quale ci si misura in modo partecipato e trasparente sulle cose da fare, con una grande serietà e serenità di giudizio per la realizzazione degli obiettivi prefigurati e per un'associazione più unita e più forte. Per far questo servono capacità di analisi (valorizzando le vere questioni), responsabilità comuni, saper ascoltare le proposte, interpretare le aspettative e poi decidere: questo è il sale della democrazia.
Ci aspettano sfide e riforme importanti. Non dobbiamo aver paura del futuro, dobbiamo avere coscienza della possibilità di costruirlo da adesso, insieme: momento per momento.
I comportamenti sono importanti come le azioni, i gesti come i fatti, le parole come le decisioni.
Sarà il gruppo dirigente che domani eleggerete a guidare l'attività politica per i prossimi anni, ma sarà la vostra coscienza e la vostra partecipazione, la tenacia e la perseveranza avuta in tutti questi anni a farvi sempre sentire ed essere parte integrante di questo progetto.







Illustrissimo
Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
Onorevole Altero Matteoli

Roma, 18 dicembre 2008

Illustre Ministro
Ci riferiamo al progetto di riforma della legge n. 84/1994 ed in particolare alla proposta di modifica dell'art. 14.
Le scriventi Associazioni, firmatarie del cd. accordo interassociativo del 12/4/2007, il cui testo si allega, con il quale è stato suggerito alle Istituzioni un aggiornamento complessivo del predetto articolo, sottolineano con la presente l'importanza che l'accordo riveste e l'opportunità che i contenuti dello stesso siano puntualmente recepiti nel progetto di legge.
Ciò viene detto in quanto il cd. accordo rappresenta il risultato di una complessa istruttoria che ha permesso di raggiungere delicati equilibri e di elaborare proposte normative che garantiscano l'efficienza e l'economicità dei servizi tecnico-nautici, salvaguardando al contempo la piena partecipazione delle scriventi associazioni ai procedimenti amministrativi riguardanti la disciplina e l'organizzazione ed i controlli degli stessi.
E' opportuno sottolineare inoltre come le sottoscritte Associazioni rappresentino la totalità dei soggetti interessati al settore sia in qualità di utenti che di erogatori dei servizi e ciò, ad avviso delle scriventi, attribuisce quindi all'accordo una particolare rilevanza politica che con può non essere considerata dal legislatore.
Si evidenzia infine come l'accordo sia stato pienamente condiviso anche dall'Assoporti che con la sua firma ha voluto autorevolmente avallare il risultato della complessa istruttoria condotta dalle parti interessate.

ANGOPI
ASSORIMORCHIATORI
CONFITARMA
FEDARLINEA
FEDERAGENTI
FEDEPILOTI
FEDERIMORCHIATORI

Roma. 19 dicembre 2008

Pregiatissimo Senatore
Luigi Grillo
Presidente dell' 8^ Commissione
Lavori Pubblici, Comunicazioni
Senato della Repubblica
Palazzo Madama.
00186-Roma

Oggetto: richiesta di incontro

Illustre Presidente,

ci riferiamo al progetto di riforma della L. 84/94 ed in particolare alla proposta di modifica dell'art. 14, in relazione alla quale Lei ha illustrato alcune integrazioni all'accordo interassociativo del 12/04/2007.

Ci preme sottolineare che il citato accordo rappresenta un punto di equilibrio tra le esigenze di disciplina dei servizi tecnico-nautici e le esigenze dell'utenza, in un settore quale quello della navigazione in ambito portuale, che richiede stringenti profili di sicurezza dai quali non è possibile derogare.
Il settore tecnico-nautico nel suo complesso occupa direttamente 3.200 addetti, altamente qualificati e con un'elevatissima professionalità, ed ha, come Lei ben sa, garantito e garantisce uno standard di massima sicurezza nei porti italiani con il più basso tasso europeo di infortuni ed incidenti.
Con la presente Le chiediamo, in relazione alle modifiche da Lei proposte, un incontro teso a poter esprimere le nostre considerazioni nonché i riflessi negativi che le modifiche da Lei illustrate potrebbero portare.
La ringraziamo per l'attenzione che vorrà riservare a questa nostra lettera.
Distinti ossequi.

Angopi
Assorimorchiatori
Federimorchiatori
Fedepiloti

COMUNICATO STAMPA CONGIUNTO **(*)**

I servizi tecnico nautici e Confitarma lanciano l'allarme: sicurezza e posti di lavoro a rischio nei porti italiani

All'approssimarsi delle ultime fasi parlamentari e ministeriali relative alla presentazione in Parlamento della Legge di riforma dei porti italiani, emergono sempre più nettamente orientamenti a favore dell'introduzione di un'autoproduzione dei servizi tecnico nautici nei porti italiani
L'organizzazione dei servizi istituiti e regolati dall'Art. 14 della Legge 84/94 e dalla disciplina legale e relativi atti amministrativi adottati a riguardo, ha finora permesso nei porti commerciali italiani di mantenere livelli di massima efficienza per le manovre di ingresso e di uscita e l'ormeggio e disormeggio delle navi merci e passeggeri, garantendo contemporaneamente il presidio di sicurezza, grazie agli investimenti continui effettuati dai servizi tecnico nautici in termini di numero e potenza dei mezzi, dotazioni strumentali e formazione professionale, che hanno prevenuto e abbassato sensibilmente i rischi di incidenti nei porti italiani.
Tale funzione è stata formalmente riconosciuta dal cluster marittimo con la sottoscrizione dell'Accordo interassociativo, con cui Assoporti, Angopi, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedarlinea, Fedepiloti, Federagenti e Federimorchiatori hanno avanzato al decisore politico una proposta formale di modifica dell'art 14 della Legge 84/94 nell'ambito del lavoro parlamentare di riforma. L'accordo ha confermato i servizi di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio servizi di interesse generale che garantiscono nei porti la sicurezza della navigazione e dell'approdo e come ha commentato in audizione al Senato il Presidente di Confitarma Nicola Coccia, la trasparenza del sistema tariffario consente un buon livello di efficienza e di economicità dei servizi a favore dell'utenza.
Angopi, Assorimorchiatori, Fedepiloti, Federimorchiatori unitamente a Confitarma chiedono che tale Accordo sia ripreso nel Disegno di Legge



di riforma della 84/94 che sarà presentato in aula. L'introduzione di forme di autoproduzione nell'ambito dei servizi tecnico nautici mette a rischio un sistema che fornisce lavoro a 3.500 persone, a fronte forse di un ipotetico piccolo risparmio di bilancio di poche società, consentendo a queste l'abbattimento dei costi necessari a garantire la sicurezza della comunità portuale, in termini di persone, merci e navi, dell'ambiente eco-marino e della collettività a ridosso dei porti. La sicurezza dei porti ha un costo che lo Stato non può accollarsi ma che il modello italiano ha risolto con l'intervento del privato in un ambito regolamentato che consente lo sviluppo di un'economia di scala che assicura il presidio di sicurezza permanente nei porti, garantendo lavoro e reddito a migliaia di famiglie.

(*) *Dopo la sua pubblicazione, il suesposto Comunicato stampa congiunto ha provocato un successivo dibattito. Sempre a livello di media, un esponente dell'armamento si è dichiarato in disaccordo con il tenore del comunicato. Ciò ha richiamato una replica, a sua volta seguita da controreplica. Il tutto è stato inserito tra gli allegati forniti da Angopi ai partecipanti alla sua assemblea generale..*

ASSOLOGISTICA CONFETRA

Il costo del servizio di rimorchio per la sicurezza marittimo va suddiviso equamente

Il costo del servizio di rimorchio sia in generale che nell'attuale congiuntura economica ha un peso crescente nella decisione delle Compagnie di scalare i porti nazionali Da tempo la riduzione dell'incidenza per unità movimentata di questo servizio rappresenta una necessità percepita da molti, ma che tuttavia non riesce a trovare una soluzione condivisa.
Per alcuni la risposta sembrerebbe rappresentata dall'introduzione anche nei servizi tecnico nautici di forme regolate di concorrenza e di autoproduzione, mentre per altri questo comprometterebbe la fondamentale ed ineludibile esigenza della sicurezza.
In Italia lo Stato garantisce il diritto universale alla sicurezza attraverso obblighi che Capitanerie e Autorità Portuali inseriscono negli atti concessori delle aziende di rimorchio, i cui costi vengono inseriti tra quelli che determinano le tariffe per il servizio commerciale approvate dalla Autorità pubblica. La conseguenza è che chi usa regolarmente i rimorchiatori per entrare/uscire dal porto paga la totalità dei costi generati dagli obblighi di sicurezza. Chi invece, per tecnologia o conformazione di porzioni di porto, abitualmente non usa il servizio non paga i costi di una sicurezza che comunque gli è garantita, ne è soggetto a tariffe maggiorate quando si trova nelle condizioni di richiedere l'intervento del rimorchio portuale.
Per Assologistica e Confetra è indispensabile evitare l'avvio di lunghi contenziosi parlamentari o giudiziali, ricercando una soluzione tra tutti gli operatori interessati che contemperi le diverse esigenze, da quella di garantire la stabilità delle aziende di rimorchio a quella di difendere i traffici portuali attraverso una più equa distribuzione dei costi per la sicurezza marittima. Ciò potrebbe essere possibile se si

convenisse circa una veloce rivisitazione della attuale regolamentazione da riversare al più presto in sede normativa .
Assologistica e Confetra ritengono anche che dal riconoscimento delle caratteristiche principali del servizio come strumento per la sicurezza portuale e marittima troverebbe conferma, senza contenziosi, l'esclusione dalla sua sottoposizione a regole di concorrenza e di mercato.

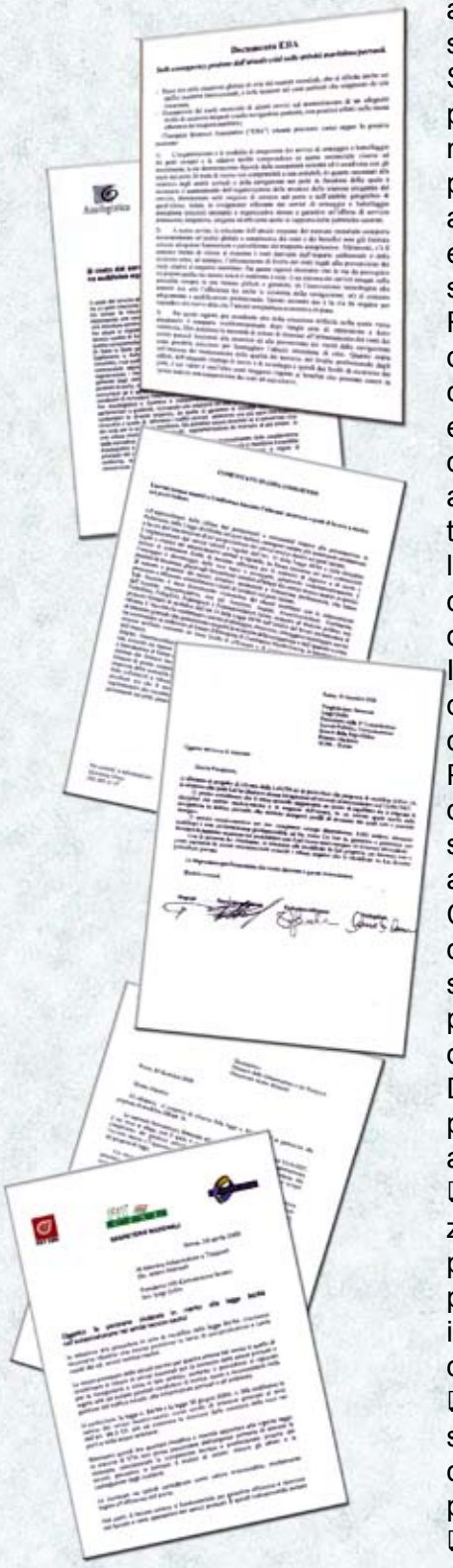
FIT-CGIL
FIT CISL
UILTRASPORTI ITALIANA

SEGRETERIE NAZIONALI

Roma, 20 aprile 2009

Al Ministro Infrastrutture e Trasporti
On. Altero Matteoli
Presidente VIII Commissione Senato
Sen. Luigi Grillo

Oggetto: la posizione sindacale in merito alla legge 84/94 sull'autoproduzione nei servizi tecnico nautici
In relazione alla procedura in atto di modifica della legge 84/94, riteniamo necessario ribadire una nostra posizione in tema di autoproduzione e tutele sociali dei cd. servizi tecnico-nautici.
Lo scopo principale delle attuali norme per quanto attiene tali servizi è quello di confermare la natura di servizi essenziali per la sicurezza delle acque portuali e per la navigazione e sosta in tale ambito; pertanto si prevedono al riguardo regole atte ad evitare possibili condizioni di rischio, danni o inconvenienti nella gestione del traffico navale, alle infrastrutture portuali e all'ambiente.
In particolare, la legge n. 84/94 e la legge 30 giugno 2000, n. 186 codificano la natura dei servizi tecnico-nautici come servizi di interesse generale ai sensi dell'art. 86.2 CE, atti ad assicurare la sicurezza della manovra delle navi nei porti e nelle acque antistanti.
Riteniamo quindi che qualsiasi modifica si intenda apportare alla vigente legge in materia di STN non possa prescindere dall'esigenza primaria di elevare la sicurezza, valorizzando la competenza tecnica e professionale propria dei servizi; prevenire o limitare il rischio di sinistri; ridurre gli effetti e le conseguenze degli incidenti.
La sicurezza va quindi considerata come valore irrinunciabile, strettamente legata all'efficienza del porto.
Nei porti, il fattore umano è fondamentale per garantire efficienza e sicurezza nel lavoro e nelle operazioni dei servizi portuali. È quindi indispensabile evitare il rischio, che l'autoproduzione introdurrebbe, di un ingresso sul mercato del lavoro di soggetti poco professionali, in quanto non dedicati agli specifici compiti ed obblighi che gravano sui STN. Infatti, la non esclusiva dedizione alla propria funzione può mettere a repentaglio non solo l'efficacia e l'efficienza delle operazioni, ma anche la sicurezza della navigazione e delle acque portuali con gravi pericoli per la vita delle persone, delle strutture portuali e dell'ambiente.
L'apertura all'autoproduzione, oltre a mettere a rischio circa 3500 posti



di lavoro, può determinare l'impiego di figure generiche che si aggiungerebbero alla già registrata perdita di professionalità nel settore marittimo, a motivo della presenza a bordo di equipaggi sub-standard, multietnici, soprattutto extraeuropei, imbarcati su navi battenti bandiere di comodo.
Si tratta, altresì, di evitare che la modifica della legge, costituisca lo spunto per aprire forme di concorrenza al ribasso basate su standard professionali inadeguati e disomogenei, per consentire in questo modo a soggetti professionalmente non qualificati di operare in segmenti non propri rispetto alla loro formazione, introducendo peraltro margini d'improvvisazione, estremamente pericolosi in ambiti sensibili, congestionati e ristretti quali sono i nostri porti.
Ribadiamo inoltre che il modello organizzativo dei Stn italiani ha permesso di praticare tariffe non solo allineate alle altre, ma, senza alcun dubbio, con particolare riferimento a quelle del Northern Range, inferiori. A titolo esemplificativo prendendo a riferimento il costo reale di ogni prestazione del servizio di Ormeggio fatto 100 quella del 1991 diventa 71,38 nel 2008, a valore costante della moneta. Giova inoltre rimarcare che i Stn hanno potenziato e qualificato le proprie capacità tecniche ed organizzative, elevato le capacità professionali e per di più con i Ccni (rimorchio e ormeggio) si è determinata la condizione di sostegno all'innovazione e il migliore utilizzo del fattore lavoro in piena sicurezza.
Il contratto di lavoro è diventato di tipo industriale compatibile con i costi determinati dal mercato, in equilibrio tra le esigenze del servizio, la sua qualità e la professionalità e tutela del lavoro.
Proprio questa evoluzione e sviluppo ha permesso nei porti italiani di disporre di veri e propri presidi, per certi aspetti originali, del sistema di sicurezza che ne eleva gli standard garantendo la massima rapidità e accessibilità ai porti.
Come OO.SS. riteniamo che il modello di un soggetto unico erogatore del servizio universale gravato da obblighi di servizio pubblico al fine di salvaguardare la sicurezza dei porti e della acque portuali è più efficiente e più rispondente alle effettive esigenze operative rispetto a qualsiasi ipotesi di autoproduzione.
Del resto, l'operatività di modelli concorrenziali nel settore in esame risulta pregiudicata dall'esistenza di notevoli ostacoli che sono stati ripetutamente analizzati. Tra essi, in particolare:

- ❑ la circostanza che l'unicità dell'erogatore dei servizi consente la realizzazione di economie di scala all'interno del porto, a vantaggio dell'efficienza produttiva e della salvaguardia di professionalità e specializzazioni che possono essere messe al servizio di una pluralità di imprese/utenti, e ciò in modo flessibile e quindi con migliori capacità di adattamento sia ai picchi di lavoro che ai cali di traffico che possono verificarsi in un porto;
- ❑ una frammentazione dell'attività non solo scarica su pochi utenti o sulla collettività il costo del servizio pubblico e ridimensiona l'universalità del servizio, ma potrebbe mettere in moto dei costi aggiuntivi che oggi il porto non ha;
- ❑ il notevole risparmio di costi transattivi nell'organizzazione e svolgimento del servizio.

In conclusione anziché pensare a modifiche della legge non necessarie e pericolose riteniamo invece essenziale aggiornare l'art. 14, introducendo per il settore del rimorchio, il principio che il CCNL sia preso come parametro di riferimento e/o come vero e proprio onere imposto a chiunque offra tali servizi. Questo principio andrebbe sancito nella legge così come indicato dalle parti sociali nel vigente contratto nazionale di lavoro del settore marittimo.

Documento EBA
European Boatmen's Association

Sulle conseguenze prodotte dall'attuale crisi nelle attività marittimo/portuali

- Preso atto della situazione globale di crisi dei mercati mondiali, che si riflette anche sui traffici marittimi internazionali, e delle tensioni sui costi portuali che originano da tale situazione;
- Consapevole del ruolo essenziale di alcuni servizi sul mantenimento di un adeguato livello di sicurezza nei porti e nella navigazione portuale, con positivi effetti sulla stessa efficienza dei trasporti marittimi;
l'European Boatmen Association ("EBA") intende precisare come segue la propria posizione:

1) L'organizzazione e le modalità di erogazione dei servizi di ormeggio e battellaggio dei porti europei e le relative tariffe comprendono in quota sostanziale risorse ed investimenti, la cui determinazione dipende dalle competenti autorità ed è condivisa con gli utenti del porto. Si tratta di risorse non comprimibili e non evitabili, in quanto necessari alla sicurezza degli ambiti portuali e della navigazione nei porti in funzione della quale è necessario il mantenimento dell'organizzazione delle strutture delle imprese erogatrici del servizio, dimensionate sulle esigenze di servizio nel porto e sull'ambito geografico di quest'ultimo. Infatti, lo svolgimento efficiente dei servizi di ormeggio e battellaggio presuppone dotazioni strutturali e organizzative idonee a garantire un'offerta di servizio permanente, tempestiva, adeguata ed efficiente anche in supporto delle pubbliche autorità.

2) A nostro avviso, la soluzione dell'attuale empasse del mercato mondiale comporta necessariamente un'analisi globale e complessiva dei costi e dei benefici non già limitata soltanto ad opzioni frammentate e parcellizzate del trasporto complessivo. Altrimenti, c'è il concreto rischio di ridurre al massimo i costi derivanti dall'impatto ambientale e della sicurezza come, ad esempio, l'abbassamento di livello dei costi legati alla prevenzione dei rischi relativi al trasporto marittimo. Per queste ragioni riteniamo che la via da perseguire sia proprio quella che ancora non si è realizzata e cioè:
i) un sistema dei servizi erogati nella portualità europea in una visione globale e generale;
ii) l'innovazione tecnologica che aumenti non solo l'efficienza ma anche la sicurezza della navigazione;
iii) il costante adeguamento e qualificazione professionale.
Questo secondo noi è la via da seguire per rispondere alla nuove sfide che l'attuale congiuntura economica ci pone.

3) Per queste ragioni, pur prendendo atto della situazione difficile nella quale versa attualmente il comparto marittimo/portuale dopo lunghi anni di espansione e forte redditività, EBA sottolinea la necessità di evitare di ricorrere all'abbassamento dei costi dei servizi portuali funzionali alla sicurezza ed alla prevenzione dei rischi della navigazione come possibile soluzione per fronteggiare l'attuale situazione di crisi. Quanto sopra nell'interesse del mantenimento della qualità del servizio, del livello professionale degli addetti, dell'adeguato impiego di mezzi e di tecnologia e quindi dei livelli di sicurezza dei porti, il cui valore è senz'altro assai maggiore rispetto ai benefici che possono essere in ipotesi tratti da una compressione dei costi ad essi relativi.

Le coppe del ricordo



Giornata intensa quella del 28 maggio all'Isola d'Elba, nella sala convegni del Grand Hotel International Baia della Fontanella di Capoliveri, dove si è celebrato il rito assembleare di Angopi, punteggiato anche da momenti di viva emozione. Clima più disteso a sera alla riunione conviviale che ha riunito associati e ospiti della manifestazione. Ma pure



in questa serena occasione ormeggiatori e barcaioli non hanno scordato loro colleghi deceduti. E hanno dedicato le coppe della loro consueta sfida calcistica a Rosario Cardile e a Francesco Pilato (ormeggiatore elbano ench'egli prematuramente scomparso) consegnando il trofeo ai rispettivi capigruppo.