
ROMA 9795 D
MOORING SERVICE ORMEGGIATORI

INTERVENTO RISOLUTIVO DEGLI ORMEGGIATORI DI PORTOFERRAIO



Elogio alla competenza



La mossa

La mossa Ninì Tirabusciò. Come d'uso nei gran-finale dei varieté d'antan la conclusione di una complessa operazione marinaresca effettuata dagli ormeggiatori di Portoferraio ha riportato alla memoria il famoso colpo d'anca, proprio ' la mossa' che a inizio Novecento mandava in visibilio gli ammiratori della sciantosa diva trasteverina di varietà Maria Campi, in arte appunto Ninì Tirabusciò, magistralmente riproposta da Monica Vitti in un gustoso film degli anni Settanta. Come in quel malizioso colpo d'anca di tanti decenni fa il colpo indietro della motobarca a Portoferraio esprimeva tutta la soddisfazione, un senso di perfezione per lo 'spettacolo' effettuato al meglio; meritevole dunque di un calzante epilogo.

Della trama (assai più seria di una scena di varietà) erano stati protagonisti un aliscafo di linea bloccato in mare da un'avaria ai motori, uomini e mezzi nautici del Gruppo Ormeggiatori dell'Isola d'Elba con la regia della Capitaneria di porto di Portoferraio. L'operazione di assistenza e soccorso al traghetto privo di propulsione propria era stata eseguita con molta perizia, con l'ausilio di due motobarche del Gruppo, attraverso il nugolo di imbarcazioni da diporto ormeggiate lungo la rotta tra mare aperto e il cantiere scelto per le necessarie riparazioni. Da tenere presente che l'intervento era avvenuto nella prima decade di maggio 2009, dunque a ridosso dell'assemblea/convegno organizzati da ANGOPI proprio nell'Isola d'Elba, precisamente a Capoliveri e nella stessa Portoferraio, dove tra gli argomenti trattati appariva anche una varietà di considerazioni sui livelli professionali e di organizzazione tecnica della categoria.

L'avvenimento è ben sintetizzato dai ringraziamenti inviati l'11 maggio 2009 dalla società armatrice Toremar – Toscana Regionale Marittima alla Capitaneria di porto di Portoferraio, all'ANGOPI e, ovviamente, al Gruppo Ormeggiatori dell'Isola d'Elba per l'intervento in soccorso al traghetto veloce Fabricia. Firmato dall'amministratore delegato della società il testo recita: *La TOREMAR S.P.A. desidera esprimere il suo ringraziamento a tutti coloro che, ognuno per le proprie competenze, con professionalità e disponibilità hanno permesso di risolvere l'avaria all'aliscafo Fabricia in tempi brevi, permettendoci di restituire all'utenza Elbana un servizio difficilmente rimpiazzabile. In particolare ringraziamo il lavoro svolto dagli ormeggiatori e barcaioli di Portoferraio che con la solita competenza e disponibilità hanno permesso di portare il mezzo nel cantiere Esaom Cesa.*

Seguono i saluti, ma qui è bene rimarcarne due significativi particolari, Uno riguarda la professionalità e disponibilità con cui i protagonisti dell'intervento hanno in breve tempo contribuito a ripristinare il servizio del Fabricia: dunque un fattore di pubblica valenza per un traffico marittimo che nel 2008 ho comportato 26.800 operazioni di ormeggio e disormeggio, soprattutto di traghetti (18.300 le operazioni a tutto agosto 2009), effettuate da 21 ormeggiatori-barcaioli, (più un amministrativo), dotati da tre motobarche di cui una abilitata al rimorchio, 7 auto, un camion, 5 scooter e varie bici; il tutto dislocato nelle tre sedi di Portoferraio, Porto Azzurro e Rio Marina-Cavo. La seconda notazione è di taglio più professionale, volta alla competenza con cui l'aliscafo è stato portato al cantiere, privo di propulsione, ma trainato e guidato da due sole motobarche del Gruppo in una sorta di percorso ad ostacoli. Con il che 'la mossa' ci stava proprio tutta!





























L'impronta cinquantenaria



MAURIZIO NERI
Capogruppo Gruppo Barcaioli
Porto di Augusta

La tutela degli elogi

Giorno da rimarcare - il 14 giugno 2009 - per i barcaioli del porto di Augusta. Esattamente cinquant'anni prima nasceva il loro Gruppo; e da allora, traendo vigore dalle proprie precedenti esperienze tecnico-nautiche e dai propri profili lavorativi, il percorso professionale, organizzativo e tecnico ha sempre meglio risposto alle esigenze dello scalo marittimo siciliano e della sua utenza, presente numerosa alla manifestazione, assieme a personalità pubbliche. Di ciò, con felice sintesi, dà atto la partecipazione dell'Associazione nazionale di categoria alla quale il Gruppo aderisce. Riconoscimento che traspare nella artistica vela di cristallo che l'ANGOPI ha dedicato al Gruppo Barcaioli del Porto di Augusta per felicitarsi del 50° anniversario della sua fondazione. Consegnata dal vice presidente di Angopi Antonio Di Bernardo (a sin. foto in alto) al capogruppo augustano Maurizio Neri (a ds., anche lui in Angopi quale sindaco effettivo) la 'vela' esprime "l'augurio di poter superare i vecchi successi, per un avvenire ricco di sempre più larghe affermazioni". Su questi toni si è prolungata la giornata del cinquantenario. Nel corso della quale si sono ascoltate le parole del capogruppo Neri, del comandante Di Bernardo e del ragioniere La Spina, presidente della Stella Maris di Augusta nonché 'memoria storica' del Gruppo barcaioli e dello scalo marittimo siculo. Apprezzamenti e auguri sono giunti anche dal sindaco di Augusta, dottor Massimo Carruba, dal comandante del porto di Augusta, capitano di vascello Salvatore Gravante, dal cappellano di Stella Maris don Giuseppe Mazzotta, che ha celebrato la SS Messa, nonché dall'ammiraglio Andrea Toscano, comandante militare marittimo autonomo in Sicilia (Marisicilia), dal capitano Mario Leotta, comandante della Guardia di Finanza, e dal capitano Pierantonio Breda, comandante della compagnia Carabinieri di Augusta.

Gentili signore, rappresentanti dell'ANGOPI, Autorità militari, civili e religiose, colleghi, ex colleghi, amici. Porgo a tutti voi un caloroso saluto, a nome di tutti i componenti del gruppo. È passato mezzo secolo dalla fondazione del Gruppo Barcaioli del Porto di Augusta, ed è per questo che siamo tutti qui riuniti per lasciare un impronta indelebile di questo evento. Ringrazio tutti per averci onorato della loro presenza in quanto ci legano non soltanto rapporti di lavoro, ma anche di sincera amicizia.

Il servizio tecnico nautico di battellaggio è un servizio di interesse generale, atto a garantire nel porto la sicurezza della navigazione e dell'approdo; in quanto tale, esso è

reso per 24 ore al giorno e per 365 giorni all'anno sotto la direziono di vigilanza dell'Autorità marittima. Detta sicurezza riferita soprattutto al trasporto di passeggeri e merci, è intesa non solo come safety, ma anche come security; ed in quanto tale, siamo noi l'interfaccia tra la nave e la terraferma ai fini di un controllo del porto sempre vigile e attento. Inoltre il Gruppo è certificato con un sistema di gestione integrato riferito al sistema di qualità, ambiente e sicurezza sul posto di lavoro.

Il nostro punto di forza certamente poggia su presupposti che hanno origine nel codice della navigazione, ma la tutela vera di questo gruppo trova il suo supporto fondamentale nella capacità di interpretare al meglio e di realizzare secondo le aspettative un servizio che sia apprezzato per capacità professionale, per tempestività di esecuzione, per la perfezione ai massimi livelli per quanto possa essere possibile e con il massimo degli sforzi.

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 a guidare l'attività politica per i prossimi anni, ed ora mi rivolgo a Voi cari colleghi, sarà la vostra coscienza e la vostra partecipazione, la tenacia e la perseveranza avuta m tutti questi anni a farvi sempre sentire di essere parte integrante di questo progetto.

Un ringraziamento dal profondo del cuore a tutti gli ex colleghi che oggi ci onorano con la loro presenza perché non possiamo dimenticare tutto ciò che avete costruito nel tempo e sarà nostro dovere trasmetterlo ai nostri futuri colleghi. Un ricordo, con particolare effetto, per tutti coloro che hanno fatto parte del Gruppo, e non sono più fra noi, per questo chiedo un minuto di silenzio.



Intervento del comandante del porto di Augusta, Capitano di Vascello (CP) Salvatore Gravante; accanto a lui, il capogruppo barcaioli di Augusta Maurizio Neri



Il comandante del porto di Augusta assieme al socio fondatore del Gruppo Barcaioli Rosario Di Franco e con gli ex barcaioli Ottavio e Giuseppe Di Franco.



Il Sindaco di Augusta, avvocato Massimo Carruba consegna targa-ricordo del cinquantenario del Gruppo (con stima e gratitudine) all'ex barcaiolo Alfredo Di Domenico



L'ammiraglio Andrea Toscano, l'ex barcaiolo Francesco Di Mare (con targa-ricordo del cinquantenario del Gruppo, con stima e gratitudine) e il capogruppo Maurizio Neri.



Il vice presidente Angopi Antonio Di Bernardo consegna all'ex barcaiolo Vincenzo Ruggero la targa-ricordo del cinquantenario del Gruppo (con stima e gratitudine).



Il comandante del porto di Augusta consegna la targa-ricordo del cinquantenario del Gruppo (con stima e gratitudine) all'ex vice capogruppo Giulio Senaglia.

SALVATORE LA SPINA
Presidente Stella Maris
Augusta

Sprazzi di memoria storica

Come memoria storica, dovrei parlare a lungo del Gruppo Barcaioli ma le circostanze mi impongono di essere breve, anche per non lasciarvi molto sotto il sole che picchia con forza; tuttavia voglio dare una testimonianza: quando sono entrato nel Gruppo, dopo il periodo di prova, l'allora Capo Gruppo mi disse: "Lei ha visto chi siamo e come lavoriamo, se lei vuole può far parte della nostra compagine e finché ci sarà lavoro sarà per tutti". Il discorso mi piacque molto perché mi sentivo chiamato a far parte integrante del progetto del Gruppo e, nella sua semplicità, metteva in risalto il fatto che tutti avevano un unico obiettivo. Oggi riconosco che sono cresciuto professionalmente e migliorato economicamente.

Un altro evento storico che, a mio avviso, va ricordato è stata la costituzione dell'associazione di tutti i Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli dei maggiori porti d'Italia, denominata Angopi, che si è rivelata di fondamentale importanza per l'esistenza dei Gruppi e per il rilancio e la valorizzazione dei servizi resi.

Però non tutto è stato rose e fiori; negli anni '80 la portualità entrò in crisi e l'allora ministro Prandini con i suoi famosi decreti spazzò via le compagnie portuali e il rischio fu che "con l'acqua sporca si buttasse via anche il bambino".

Iniziò un lungo iter di lavoro che, grazie all'Angopi, permise ai Gruppi di farsi conoscere e rivendicare la ragione di essere aziende e le tariffe applicate risultavano congrue

tra servizio prestato e corrispettivo pagato.
Ancora oggi il Parlamento italiano e quello europeo sono impegnati a riordinare la legislazione in materia portuale. Il lavoro dell'Angopi è stato ed è magistrale perché ha saputo trasmettere a tutti una mentalità nuova nella gestione delle risorse economiche e umane ed ha portato ad un tavolo di lavoro i Gruppi e l'Utenza dei servizi raggiungendo un accordo sulle tariffe delineate porto per porto con cadenza biennale, dandosi garanzie reciproche in ordine alla qualità e alla certezza del servizio e del prezzo pagato.
Ancora una volta è il dialogo che paga!
Oggi il Gruppo è impegnato a far crescere i propri componenti in ordine alla professionalità per stare al passo con le innovazioni e l'attenzione è sempre vigile. Grazie!

La festa



UN PIZZICO DI FIEREZZA TRA GLI ANZIANI EX BARCAIOLI



CAPOGRUPPO BARCAIOLI AUGUSTA E CONSORTE



IL CAPITANO DI VASCELLO CV (CP) ANGELINO CIANCI, COORDINATORE AUTHORITY MARITTIMA NELLO STRETTO DI MESSINA COL CAPOGRUPPO BARCAIOLI DI AUGUSTA



CAPOGRUPPO ORMEGGIATORI/BARCAIOLI PORTO DI NAPOLI (E VICE PRESIDENTE ANGOPI) CON CONSORTE E CAPOGRUPPO BARCAIOLI DI AUGUSTA CON FAMIGLIA



MOGLI DI BARCAIOLI DI AUGUSTA

RAPPORTI TRA GRUPPI ORMEGGIATORI-BARCAIOLI E PORTI DI APPARTENENZA



La forza dei jolly



Piombino calla il jolly degli extra

Piombino, 3 maggio 2009: primo pomeriggio d'emergenza marittima in porto a causa di un incidente ad un aliscafo con contenute, quasi nulle conseguenze per le persone che vi erano imbarcate; più gravose, invece, per il mezzo nautico. Rimarchevole, invece, il campanello d'allarme squillato per la sua concomitanza con l'ormai prossimo periodo di picco del locale movimento marittimo, e quindi del potenziale incremento dei pericoli causati dai frenetici flussi di passeggeri e automezzi su navi traghetto dirette soprattutto verso le località turistiche dell'Isola d'Elba, o che da esse sciamano a terra per il rientro dalle vacanze.

Dunque, un incidente che parrebbe piombato proprio a pochi metri dall'ormeggio allo scopo di volere misurare - nella realtà e non da una simulazione - la risposta dell'organizzazione portuale posta di fronte a stati di necessità; nei quali fattori decisivi sono la tempestività, la professionalità e le dotazioni tecniche.

Come accennato, l'incidente è accaduto ad un aliscafo in linea plurigiornaliera tra Piombino e Portoferraio. A bordo aveva un congruo numero di passeggeri che si apprestavano a scendere a terra. Ma, per qualche ragione, la manovra non si era completata, poiché la poppa del mezzo nautico era rimasta imprigionata nel fondale sabbioso dello specchio d'acqua, giusto a pochi metri dall'arrivo. E vani erano risultati i tentativi per uscire dall'incaglio.

Ciò ha comportato il solerte intervento della Capitaneria di Porto che chiamava sul posto uomini, mezzi nautici ed equipaggiamenti del Gruppo ormeggiatori e barcaioli, altrettanto rapidamente intervenuti nell'azione di soccorso.

Soccorso che per le persone in procinto di sbarcare dall'aliscafo si era trasformato nel disagio di un trasbordo sul Cerboli e sullo Sparviero, le due motobarche per trasporto passeggeri che il Gruppo aveva inviato sotto bordo al battello inmmobilizzato. Motobarche dotate di tutto ciò che attiene alle prescrizioni di sicurezza, ovviamente per situazioni assai più problematiche di interventi vicini a terra e con mare calmo.

Passeggeri a parte, l'opera degli ormeggiatori e barcaioli del porto di Piombino si è estesa anche in altre direzioni, a conferma del valore dei jolly operativi che i Gruppi possono calare sul tavolo delle eventuali carenze portuali. Tra queste, quella subacquea che nel caso di Piombino è stata 'coperta' dalla componente 'sub' del Gruppo. I cui sommozzatori si erano subito immersi sia per constatare i danni subiti dalla chiglia dell'aliscafo sia per stabilire il più confacente metodo d'intervento per trarla fuori dal banco di sabbia.

Infatti, i primi tentativi effettuati

dalle due motobarche degli ormeggiatori - battellieri non avevano ottenuto alcunché dai loro pur potenti cavalli-motore Solo a sera inoltrata, diverse ore dopo l'incaglio, le indicazioni dei sub e gli sforzi congiunti del Cerboli e dello Sparviero avevano avuto ragione della morsa sabbiosa, liberando lo scafo.

Ma ci sono anche altre occasioni di rilevanza cronistica più o meno accentuata, ma certamente assai ragguardevoli nel contesto portuale, sia in tema di sicurezza sia sotto l'aspetto dell'affidabilità operativa, che l'organizzazione professionale e tecnica del Gruppo ormeggiatori e barcaioli di Piombino ha dimostrato la sua versatilità diffusamente apprezzata e altrettanto largamente sollecitata.

Basti fra diversi altri il riferimento a un fatto avvenuto verso fine novembre 2008, quando si trattò di recuperare un'autovettura affondata in acque portuali, senza che - fortunatamente - la caduta finisse in tragedia. Anche qui qualche 'castagna dal fuoco' la trasse l'autogru in dotazione dell'organizzazione tecnica del Gruppo; dimensione tecnica estesa alla sfera di attività coerente al suo status di fornitore di servizi tecnico-nautici; rigorosamente attento a non invadere spazi altrui e che perciò è visto con favore dalla comunità portuale per l'appoggio di servizi trascurati da chi li ritiene scarsemente remunerativi.

La pubblicazione fotografica delle riprese filmate del recupero dell'auto precipitata in mare racconta esaurientemente l'operazione, condotta sotto la regia della Capitaneria di porto e con il concorso di Carabinieri e Vigili del fuoco. Restano da aggiungere pochi cenni di cronaca. Avvenne dunque che, complici le pessime condizioni meteomarine anche in porto, il professore 59enne che era alla guida dell'auto errasse i tempi di salita sul portellone del traghetto tra un maroso e l'altro, tanto da far prima rimanere l'auto in bilico sulla banchina e poi con la vettura stessa cadere in mare mentre tentava di trattenerla a terra con il freno a mano.

Essendo la portiera aperta, al bagno fuori stagione non sopraggiusero guai molto più seri; e previdenza volle che altri quattro suoi colleghi di università e di viaggio fossero già scesi l'auto. Che poi, scemato il maltempo fu imbragata e ricollocata a terra utilizzando a dovere portata e sbraccio della gru semovente usualmente impiegata per le attività di alaggio delle motobarche del Gruppo, o per altri usi di officina. Ma che in quel frangente dimostrò di quale utilità fosse anche per la reputazione portuale di Piombino,



La sequenza della caduta in mare di un'auto, poi affondata, e del suo successivo recupero con l'impiego dell'autogru del Gruppo ormeggiatori e battellieri del porto di Piombino



Porti servizi tecnico nautici


SOS
ormeggiatori - battellieri
quelle navi fantasma

EQUIPAGGI DI ORMEGGIATORI SU NAVI SEQUESTRATE A GENOVA E A RAVENNA



Operazioni "S"

Le lettere di compiacimento qui sopra riprodotte provengono dalle Capitanerie di porto di Genova e di Ravenna e riguardano operazioni lì avvenute relative a navi poste sotto sequestri giudiziari. Ma il fenomeno tratteggiato nelle missive indirizzate ai due Gruppi ormeggiatori, pur nel contesto generale dei servizi tecnico nautici, si presenta anche in diversi altri porti italiani, accelerato dalla negativa congiuntura economica mondiale che in campo marittimo ha colpito l'armamento più debole e improvvisato. E anche in questi porti gli ormeggiatori dei Gruppi locali intervengono in varie modalità ed entità, comunque essenziali per la salvaguardia sia della nave sia degli spazi a banchina assegnati a questo rugginoso naviglio quasi tutto privo di equipaggio e dei servizi essenziali nonché in avanzate condizioni di degrado.

Sopravvenute necessità operative hanno imposto che per talune di que-

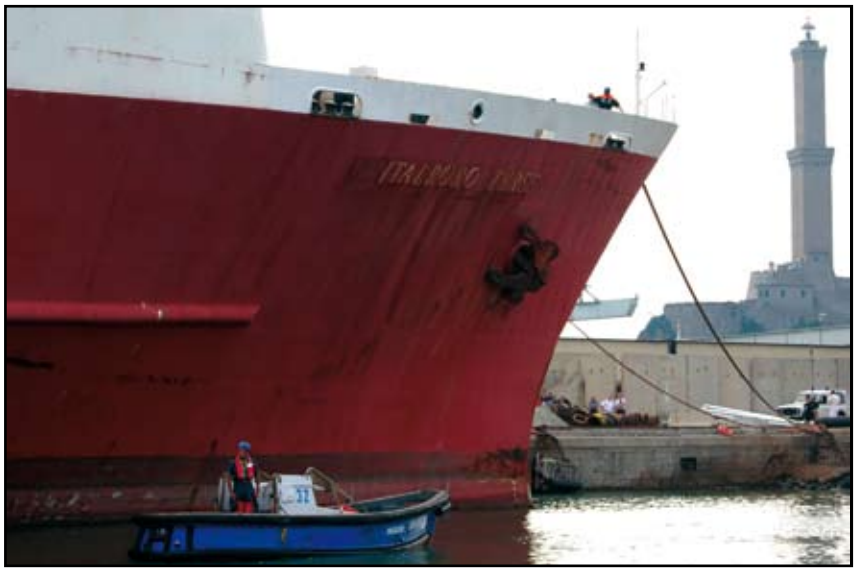


ste navi, anche di considerevoli dimensioni e stazza, si siano trasferite in zone portuali più idonee a sopportare le loro inoperose permanenze, identificando estemporanei luoghi di sosta, talvolta – soprattutto quando imposti da esigenze di difese meteomarine - appositamente approntati alla bisogna, ovvero equipaggiati con nuove bitte, punti di aggancio di catene, respingenti-ammortizzatori e quant'altro necessario a rendere sicuri i nuovi accosti. Ai quali le navi vengono solitamente accompagnate dai servizi tecnico nautici con piloti, rimorchiatori e, in particolare, da squadre di ormeggiatori presenti a bordo-nave adibiti ad equipaggio, oltre che a terra e sulle motobarche.

Un lavoro di grande impegno professionale e di elevata precisione, quello richiesto agli ormeggiatori, stante la massa inerte delle navi da spostare sull'elemento liquido, senza l'apporto dei loro organi vitali, inesorabilmente spenti. Una concatenazione di manovre da condurre innanzi tutto con molta perizia marinaresca, anche se coadiuvata dagli apporti tecnologici (pur se – come alcune istantanee scattate sulla coperta di una nave trasferita a Genova stanno a dimostrare – non è raro che la tecnologia di un salpa-ancore incancrenito debba essere spronata con vigorose, appropriate e opportune iniziative, parte anch'esse della professionalità degli ormeggiatori).

Il buon esito delle manovre di spostamento, o meglio: di sgombero (operazioni "S", le vogliamo definire?) sono state apprezzate tanto dall'ammiraglio ispettore (CP) Ferdinando Lolli, comandante della Capitaneria di porto di Genova, quanto dal comandante della Capitaneria di porto di Ravenna, capitano di vascello (CP) Roberto Rufini.

In data 25 agosto 2009, da Genova scrive il comandante Lolli, rivolgendosi a Piloti, Rimorchiatori e Ormeggiatori la missiva di "Compiacimento" per il "Movimento delle M/n Ital RoRo Three e Tan Trader in data 29 giugno e 2 luglio 2009":



PILLOLE OPERATIVE A GENOVA E A RAVENNA

Operazioni speculari a Genova e Ravenna, dove uomini e motobarche dei rispettivi Gruppi Ormeggiatori hanno partecipato al trasferimento in nuovi siti di diverse navi a macchine ferme, fornendovi l'equipaggio di coperta e poi procedendo al loro ormeggio. Innanzi tutto, sopralluoghi e adattamenti sia sulle navi sia nei luoghi di sosta prescelti; in cui, ad esempio a Genova, si sono predisposti adeguati distanziatori. Poi, i 'traslochi', fatti con l'ausilio di rimorchiatori. A Ravenna i tragitti hanno richiesto 3 - 4 ore ognuno, con l'impiego di squadre di 4 ormeggiatori a bordo-nave e altri su motobarche; a Genova, invece, la Ital RoRo ha richiesto 16 ormeggiatori (10 a bordo, 6 a terra) oltre a 2 motobarche. Da rilevare che queste attività fanno parte degli oneri di servizio pubblico non remunerati, ma forniti dai Gruppi per una maggiore funzionalità dei porti. E che sovente sono prestazioni extra-orario di lavoro, proprio per non incidere sul movimento portuale: a Genova, in serata estiva (29 giugno 2009) affollata da traghetti con i 16 ormeggiatori affluiti in porto dal corso 'medical-care' della ASL.



"Con la presente intendo esprimere il mio vivo compiacimento per lo spirito di collaborazione e l'elevata professionalità dimostrate nel compiere le operazioni di pilotaggio, rimorchio e ormeggio/disormeggio delle unità in oggetto, movimentate dai pontili Rubattino e Somalia al molo di sopraflutto del porto di Genova.
Tale disponibilità ha consentito a questa Capitaneria di Porto di poter successivamente adottare i provvedimenti necessari per avviare i lavori di dragaggio che, come noto, contribuiranno ad aumentare sia la sicurezza sia le potenzialità operative del porto di Genova".

Neppure un mese dopo dal fronte adriatico di Ravenna, in data 22 settembre 2009 il comandante Rufini si rivolge al presidente del Gruppo ormeggiatori del porto di Ravenna (e per conoscenza all'Angopi e al presidente dell'Autorità portuale di Ravenna) nei seguenti termini:

"Caro Bongiovanni, come a Te ben noto, nel porto di Ravenna sono presentì, ormai da alcuni anni, le Motonavi 'Orenburgazprom', 'V. Nikolayev' e 'Vom Gaz', di bandiera maltese, appartenenti tutte al medesimo armatore. Le unità in parola sono state sottoposte a sequestro conservativo disposto dal Giudice del Lavoro del Tribunale di Ravenna e giacciono in questo porto ormai prive di equipaggio ed in pessimo stato di conservazione, a causa della prolungata inerzia del loro armatore straniero, il quale, sebbene più volte diffidato, non ha da tempo più compiuto alcun atto dispositivo a favore delle proprie navi.



Stante la situazione sopra menzionata, il Gruppo da Te diretto è stato incaricato di svolgere la funzione di custode giudiziale delle predette unità navali, compito che ha richiesto e continua a richiedere il Vostro quotidiano e qualificato impegno nelle attività di verifica del sufficiente stato di galleggiabilità dei mezzi.
Recentemente improrogabili esigenze operative e di pubblico interesse hanno imposto lo spostamento di autorità delle citate navi dall'originaria posizione di ormeggio ad altro sito ubicato all'interno di questo porto. Anche quest'ultima esigenza ha visto il Tuo Gruppo impegnato attivamente in successive manovre di disormeggio, trasferimento e nuovo ormeggio che, rese più complesse dalle non ottimali condizioni di conservazione delle navi, hanno coinvolto a vario titolo numeroso personale di tutti i servizi tecnico-nautici del porto, del Registro Italiano Navale, della locale Autorità Portuale e di questa Capitaneria, in una costruttiva attività sinergica che si ritiene rappresenti uno dei punti di forza di questo porto.
Le attività sopra descritte, prestate con continuità e non comune perizia marinaresca dal Tuo personale, si sono dimostrate ancora una volta un eccellente contributo nella tutela della sicurezza della navigazione e nella salvaguardia dell'ambiente marino dagli inquinamenti, ed un'ulteriore conferma delle finalità di pubblico interesse perseguite dal Gruppo, all'interno del Sistema-porto di Ravenna.
Per quanto precede, desidero manifestare a Te ed a tutto il personale del Gruppo Ormeggiatori di Ravenna, l'apprezzamento di questa Capitaneria di Porto, oltre che il mio personale, vivo compiacimento.

Dunque, ormeggiatori di Ravenna e di Genova accomunati nelle operazioni di trasferimento di navi da un punto all'altro dei rispettivi porti. Ma equiparati anche in una funzione altrettanto delicata e di responsabilità, quale è il compito di custode giudiziale di navi sequestrate assegnato ai due Gruppi".



Ormeggi per lungodegenze


ORENBURGGAZPROM

MARINARESCHI DEGLI ORMEGGIATORI ALLE NAVI SENZA EQUIPAGGIO

Nelle tane dei fantasmi

La foto pubblicata in queste pagine mostra la sistemazione delle tre navi poste sotto sequestro conservativo nel porto di Ravenna. Si tratta delle motonavi 'Orenburgazprom', 'V. Nikolayev' e 'Vom Gaz' (le *Tre caravelle*, nel graffiante sarcasmo ravennate) alle quali la Capitaneria di porto ha fatto sgombrare gli spazi del canale a ridosso della stazione ferroviaria, dove avevano trascorso alcuni anni di permanenza. Nella foto pubblicata nella pagina precedente c'è, invece, l'immagine ravvicinata della 'Sentinel', altra nave sequestrata, questa volta a Genova, con in primo piano la ragnatela di cavi che l'assicurano alla banchina. Mentre sullo sfondo si delinea la sagoma della Ital RoRo Three, la nave traghetto che gli ormeggiatori, con le modalità operative precedentemente riassunte, assieme a piloti e rimorchiatori hanno trasferito nella parte interna del molo Duca di Galliera, ripetendo qualche giorno appresso l'operazione con la motonave 'Tan Trader'.

Le 'Tre caravelle' di Ravenna e la 'Sentinel' di Genova accomunano il fatto di coinvolgere i Gruppi ormeggiatori di quei porti in compiti che oltrepassano le istituzionali attività di controllo delle condizioni di ormeggio delle navi che per molteplici motivi si trovano inattive agli 'ormeggi di lungodegenza' nei vari scali marittimi italiani (secondo dati delle sezioni italiane di Itf, il sindacato internazionale dei marittimi, attualmente, tra abbandonate o sequestrate, le navi-fantasma sono 16, dislocate, oltre a Genova e Ravenna, ad Augusta, Ancona, Livorno, Poz-

Nuova dimora per le 'Tre caravelle' di Ravenna





'Orenburgazprom', 'V. Nikolayev' e 'Vom Gaz, le tre navi da diversi anni ferme per sequestro nel porto di Ravenna; personale del Gruppo ormeggiatori le hanno ora spostate 'spiaggiadole' in uno specchio acqueo più adatto alla loro sosta.

zallo, Palermo, Civitavecchia). Infatti, il Gruppo ravennate risulta custode giudiziale delle tre navi sequestrate, mentre agli 'Antichi' di Genova è stato affidato l'incarico per 'il servizio di ausilio tecnico nautico' della nave confiscata dall'Autorità giudiziaria e consegnata ad Agenzia delle Dogane per futura distruzione.

Al di là delle espressioni burocratiche la differenza tra i due incarichi è minima sotto il profilo dei doveri operativi assegnati agli ormeggiatori. Quanto prescritto a Ravenna rispecchia i termini dell'intesa genovese che in linea generale consistono nel costante monitoraggio per il controllo della sicurezza delle condizioni degli ormeggi di bordo, e nelle attività di istituto che vengono già svolte a terra per il controllo degli stessi ormeggi; nonché nel fornire l'assistenza necessaria durante tutte le ispezioni che dovranno essere eseguite sulla motonave...

Indicazioni che in realtà sono oltrepassate quando a sguardo e polso degli ormeggiatori si presentano situazioni di avanzata precarietà. Ecco, per esempio, quanto avvenuto a Genova, ma che si potrebbe tranquillamente attribuire a Ravenna. Succede che durante una ispezione effettuata da una squadra di quattro ormeggiatori, con l'ausilio di due loro motobarche, durata otto ore, siano eseguite riparazioni e sostituzioni varie sulla Sentinel. In particolare,


NAVI ABBANDONATE

Sedici fantasmi nascosti nei porti di tutta l'Italia

La crisi economica imperversa e spegne i motori ai traffici commerciali. E i piccoli armatori chiudono

La triste storia del "Black Diamond", ex super yacht modello

CRONACA

E la diga foranea del porto diventa il molo delle carrette

Spezia, la "Stella Maris" sullo scoglio del diavolo

FANTASMI & CARRETTE

Traendo spunto dal trasferimento di Ital RoRo Three e Tan Trader, effettuato dal Gruppo Antichi ormeggiatori, molto risalto è stato dato all'avvenimento dalla stampa genovese. Ecco le pagine de 'Il Secolo XIX' e dell'edizione locale di 'Repubblica'.

vengono sostituiti tutti i cavi ormai consunti ed erosi dal tempo: a poppa sono posizionati ben undici cavi nuovi, mentre un'altro preesistente ma in condizione accettabile è virato e rimesso in tensione, così come è stato fatto per tre preesistenti cavi in acciaio. A prora, invece, si rimuovono due traversini consunti, sostituiti con uno nuovo sul lato dritto.

Ma ancora. Sulla nave il personale tecnico del Gruppo Antichi ormeggiatori rileva gravi degenerazioni nell'impianto elettrico causati da ruggini e corrosioni, nonché fuoriuscite di acqua e altri diffusi scadimenti strutturali e tecnologici. Problemi che si risolvono o attenuano sul posto laddove possibile, e comunque segnalati. Così come è riferito il monitoraggio di tutti i sigilli apposti a bordo della nave, che, come specifica il capogruppo degli ormeggiatori di Genova, Alessandro Serra, "risultano in ordine e non presentano segni di manomissione". Manomissioni che erano, al contrario, una costante sulle 'Tre caravelle' di Ravenna, all'interno delle quali durante le ispezioni "capitava non di rado di trovarsi di fronte a clandestini extracomunitari o a dei disadattati", racconta Arnaldo Bongiovanni, capogruppo degli ormeggiatori di Ravenna, "Con relativi stati di tensione, timori per la nostra incolumità e disagi per le denunce alle autorità". Invasioni, queste, avvenute anche durante il prolungato periodo in cui quotidianamente un ormeggiatore apriva gli accessi alle navi, registrava le persone che vi accedevano, controllava che non vi avvenissero furti, richiudeva... insomma, un'assistenza a tutto tondo per tutto il tempo occorso alla bonifica delle tre navi, invase da putride acque di sentina e rifiuti di ogni genere, e del riassetto di loro cedevoli strutture interne. Interventi resisi necessari per farle affrontare il successivo trasferimento, preparato, pianificato e portato a termine con scupolosa attenzione e professionalità sotto l'attenta regia della Capitaneria di porto.

Quel gergo marinaresco

(…)Con tante diverse nazionalità a bordo, sarebbe stato impossibile far marciare la nave senza ricorrere a un linguaggio compreso da tutti quanti. (…) Da allora in poi il gergo di bordo fu l'inglese; o almeno così lo chiamavano per distinguerlo da ogni altra lingua parlata sotto la luna. (…) Ogni marinaio, di qualsiasi nazionalità, conosce una trentina di parole inglesi; ma le pronuncia in modo che ti ci vuole mezz'ora a farti un'idea di ciò che vuole dire. E per di più, ha una pronuncia ed usa dei vocaboli diversi da quelli di tutti gli altri.



Sembra di leggere un resoconto sul genere di equipaggi, soprattutto per i ruoli di bassa forza, imbarcati su non poche navi oggi in circolazione, facendo intravedere in quale maniera questi marinai (?) raccogliticci nelle aree più affamate del mondo possono rapportarsi al personale di terra, nelle manovre marinaresche nei porti, magari complicate da avverse condizioni meteomarine e da carente visibilità . Invece, è un passo del romanzo 'La nave morta', pubblicato nel 1926, di B. Traven, (1890?-1969), lo sdcrittore circondato da dovizia di misteri e leggende sulla sua vita, autore anche dell'altrettanto noto e inquietante 'Il tesoro della Sierra Madre'.

Scrittore probabilmente di origine tedesca, si celò dietro una quantità di pseudonimi, occupazioni e travestimenti. Ma senza dubbio fu anarchico militante al tempo della repubblica tedesca di Weimar (e le sue pagine bene riflettono le sue scelte politiche e caratteriali, in particolare mostrando forte avversione alle occhiute, tetragone burocrazie). E fu pure marinaio, cosa che, tra le numerose altre, gli fa attribuire l'identità di Jack London. Piglio marinaresco, comunque, che così conclude il giro di orizzonte del linguaggio di bordo sulla 'The death ship', appunto, 'la nave morta'.

(…) Vivendo e lavorando insieme, ciascuno prende qualcosa del vocabolario del compagno; e in un paio di mesi tutti gli uomini di bordo hanno imparato quelle trecento parole che diventano patrimonio comune. A questo vocabolario si aggiungono i comandi, che vengono dati immancabilmente in inglese, sia pure in un inglese speciale, misto d'irlandese e di scozzese, con le r e le finali in ch per lo più fuori posto. Questo guazzabuglio si arricchisce poi di vocaboli introdotti da marinai che, non conoscendo quelli giusti, sono occasionalmente costretti a inventarne di nuovi; e questi in breve d'uso generale.

Fotocronaca di

























Genova
29 giugno 2009







un trasferimento













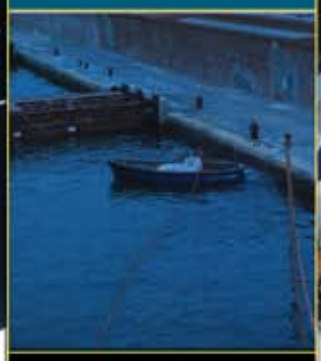


















Phalesia

GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI DEL PORTO DI PIOMBINO




Alla via
su antiche
rotte



Phalesia sull'onda del primo urrà!



Lo spontaneo, gioioso gesto di esultanza di Maria Gloria Giani Pollastrini, madrina della nuova imbarcazione del Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Piombino, è stata la migliore accoglienza augurale ricevuta dalla motobarca 'Phalesia' all'atto della sua nascita. La sincronia dello spruzzo dello spumante schizzato nella fiancata dell'unità dalla bottiglia infranta e delle braccia scoccate in alto dalla presidentessa di Wista Italia - Women's International Shipping and trading association, nonché consorte dell'ammiraglio comandante del Corpo delle Capitanerie di porto, è paragonabile a un vigoroso e affettuoso urrà! Un urrà suscitato dall'emozione del momento, ma anche ispirato dall'armonia estetica e dalla percezione di agilità, potenza e affidabilità suggerita dall'imbarcazione costruita a Livorno dal cantiere navale Salvadori sul cui scalo sono avvenuti battesimo e varo.
La cerimonia del 27 giugno 2009

ha seguito l'usuale prassi di tali avvenimenti: visite, ma anche ricognizioni tecniche di 'addetti ai lavori' all'unità, discorsi di presentazione, compartecipazione e compiacimento. Poi, la benedizione impartita dal vescovo di Massa Marittima, Giovanni Santucci, il lancio della bottiglia di spumante, il varo e il conclusivo buffet con esposizione e gustoso consumo di un'artistica torta raffigurante l'imbarcazione festeggiata. In tale corposo contesto, particolare simpatia ha riscosso la consegna di un prezioso oggetto-ricordo offerto alla madrina del Phalesia da Gianfranca Salvadori figlia-imprenditrice di Gianfranco, fondatore del cantiere labronico.
La cui filosofia industriale, adottatata su tutta la vasta gamma di costruzioni e servizi cantieristici proposti, fa perno sul comprendere e soddisfare le necessità dei committenti, affidate a un personale di elevata formazione e qualificazione professionale. Tutto questo è trasparso nelle parole di Gianfranco Salvadori, ma soprattutto negli argomenti presentati sia nell'intervento di respiro generale del capogruppo degli ormeggiatori e barcaioli di Piombino, Ciro Ascione, sia da quelli più tecnici del vicepresidente di Angopi, ma capogruppo degli ormeggiatori e barcaioli di Civitavecchia, Giorgio Pilara, entrambi qui riportati.

CIRO ASCIONE
Capogruppo e presidente cooperativa ormeggiatori e battellieri del porto di Piombino

Phalesia, atto di fiducia contro la crisi



Buongiorno a tutti, mi presento: sono Ciro Ascione capogruppo e presidente della cooperativa ormeggiatori e battellieri del porto di Piombino.
Siamo qui per festeggiare il varo della nostra ultima barca da lavoro, che dopo due anni di allestimento sta finalmente per lasciare questo cantiere che l'ha vista nascere e crescere, non solo come dimensioni ma anche in tutte quelle dotazioni che abbiamo previsto per renderla più sicura, non solo per il nostro lavoro ma anche per tutte le altre situazioni che dovrà affrontare. Siamo quindi orgogliosi di presentarvi " PHALESIA "
Innanzi tutto un grazie a coloro che sono intervenuti e che condivideranno la nostra gioia e soddisfazione per questo evento. Ringrazio Sua Eccellenza Monsignor Santucci che con la Sua presenza e la Sua benedizione crea i migliori auspici per il successo di questa nuova imbarcazione. Ringrazio in particolar modo l'Ammiraglio Raimondo Pollastrini e la sua gentile Signora Maria Gloria Giani che ha accettato di fare da madrina al varo, dando il via al primo momento di "vita" della nostra Phalesia.
Ringrazio il Direttore Marittimo Ammiraglio Ilarione Dell'Anna, Comandante della Capitaneria di porto di Livorno ed il Tenente di Vascello Massimiliano Mezzani, Comandante del porto di Piombino con i quali collaboriamo costantemente per il mantenimento della sicurezza in porto. Ringrazio l'Autorità Portuale del porto di Piombino, qui rappresentata dal presidente Luciano Guerrieri, con la quale abbiamo un rapporto di stretta collaborazione e che affianchiamo continuamente nel controllo delle strutture e degli arredi portuali.



Foto in basso, i 'piombinesi', da sinistra: Stefano Ciurli, vicepresidente Gruppo ormeggiatori e barcaioli; Luciano Guerrieri, presidente Autorità portuale; Massimiliano Mezzani, comandante Capitaneria di porto; Ciro Ascione, capogruppo ormeggiatori e barcaioli; Sergio Bensi ex capogruppo.

Saluto, infine, Giorgio Pilara che in qualità di Vice Presidente Angopi è testimone dell'importanza della nostra associazione, guida fondamentale per le crescita dell'intera categoria. Ringrazio e saluto,inoltre, tutti gli intervenuti che a vario titolo, Enti, Agenzie, Associazioni colleghi hanno voluto con la loro presenza testimoniare la loro vicinanza al Gruppo Ormeggiatori di Piombino.

Phalesia, cosa dire di questa barca? È più di una barca da lavoro, è più di una barca da battellaggio; per noi è certamente una bella barca e crediamo fermamente che sia anche molto funzionale, cosa che sicuramente verificheremo giorno dopo giorno una volta in esercizio.

La scelta di costruire una motobarca di queste dimensioni e con queste caratteristiche è nata dall'esigenza di avere sia un mezzo da adibire al trasporto materiali per le navi che approdano nel nostro porto sia un mezzo di supporto all'utenza tutta per quelle necessità forse non frequenti ma sicuramente rilevanti e imprescindibili che periodicamente possano presentarsi in realtà marittimo-portuali.

Questa motobarca è dotata di due potenti motori da 500 cavalli, un ponte di coperta che può trasportare fino a 30 tonnellate di merci, una gru da una tonnellata e una pompa antincendio con un getto d'acqua che può arrivare fino a 80 metri. Caratteristiche queste che fanno di questa imbarcazione un gioiello di innovazione e funzionalità; e la sua presenza in porto contribuirà certamente a rendere più efficienti i servizi tecnico nautici resi nel suo ambito.

I lavori che potrà svolgere, saranno molteplici, date le caratteristiche e i notevoli spazi a disposizione sul mezzo. La barca sarà naturalmente sempre a disposizione di quanti ne facciano richiesta per servizi ed operazioni, interne ed esterne al porto, per assistenze subacquee e di superficie. Spero quindi since-

AMMIRAGLIO EUGENIO POLLASTRINI
Comandante Corpo Capitanerie di Porto

Il saluto alla nuova nascita in comunità marittima



'Phalesia' come un familiare 'che noi marinai siamo felici di accogliere nella nostra comunità marittima'. Parole affettuose quelle dell'ammiraglio Raimondo Pollastrini, comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, intervenuto al varo e battesimo della nuova motobarca degli ormeggiatori-barcaioli di Piombino, assieme alla moglie Maria Gloria Giani Pollastrini, madrina dell' unità. Un lieto evento rimarcato dal tradizionale battesimo, atto giustificato per una creatura appena nata, ma che vivrà e lavorerà anche in simbiosi con le Capitanerie. Che perciò si felicitano e si stringono attorno al cantiere costruttore del mezzo nautico e ai suoi armatori, componenti della comunità cui anch'esse appartengono.



L'ammiraglio Pollastrini sul palco degli oratori, con la moglie Maria Gloria Giani, madrina di 'Phalesia', e durante la presentazione della nuova unità.



ramente che il lavoro non manchi e che questa motobarca possa darci delle belle soddisfazioni, non solo per noi ma anche per il cantiere Salvadori che l'ha costruita, dedicandocisi con particolare meticolosità e professionalità; spero anzi che questa nostra collaborazione possa protrarsi nel tempo.

Gli investimenti che noi abbiamo fatto, vengono a compimento proprio nel pieno di una crisi che ha travolto tutto il sistema produttivo mondiale e conseguentemente anche le realtà portuali, ma ciò non deve essere considerato un elemento negativo, in quanto è dalle crisi profonde che riparte l'economia e noi è in questo che vogliamo sperare.

Gli investimenti quindi come base per una ripresa di una economia sana, che produca nel prossimo futuro, nuovi posti di lavoro e nuovo benessere. Quindi ci piace pensare di essere, seppur in piccola parte, anche noi attori di nuovo sviluppo per l'economia portuale della nostra città.

Inutile ribadire quanto siamo orgogliosi delle nostre scelte; ci auguriamo solo che la partenza sia buona e che il prosieguo sia ancora meglio, sicuramente ...con il vento in poppa.

Grazie a tutti.

GIORGIO PILARA
Vicepresidente ANGOPI - Associazione nazionale Gruppi ormeggiatori e barcaioli porti itraliani

Phalesia, orgoglio per tutta la categoria



Autorità, colleghi, amici; nel portare il saluto a nome del Presidente Guidi impossibilitato a presenziare a questa manifestazione, è con vivo piacere che oggi ci troviamo a Livorno al cantiere navale Salvadori per il varo della motobarca Phalesia del Gruppo Ormeggiatori e barcaioli del porto di Piombino.

"Phalesia" è il suo suggestivo nome di battesimo, assegnato in onore della città di Piombino, dove i primi insediamenti risalgono almeno ai tempi degli etruschi quando venne fondata Populonia, utilizzata principalmente come porto di sbarco del minerale di ferro proveniente dall'isola d'Elba. Questo antico scalo, già presente nel V secolo d.c., viene menzionato dal poeta latino Claudio Rutilio Namaziano nel 417 come porto di Phalesia.

Il Gruppo di Piombino con grande merito, ha inteso assegnare questo significativo nome che, parafrasando la nota citazione latina: *"nomina sunt consequentia rerum"*, realizza un accostamento tra le remote origini di Piombino e il nostro ruolo, ancora oggi fortemente caratterizzato da quella antica arte marinara dove rimane fondamentale ed insostituibile l'azione dell'uomo.

Si vede dalla prima occhiata che Phalesia è un'imbarcazione di "gran classe", proporzionata ed equilibrata nelle forme: dalla chiglia all'alberatura, ben rifinita e con una linea non solo funzionale ma di avanzata aerodinamica. Certamente, fra tutte le unità nautiche presenti presso i Gruppi, "Phalesia" spicca per essere un mezzo di cui l'intera categoria può inorgoglirsi.

Osserviamo che il circolo virtuoso avviato ormai da qualche tempo



La Phalesia finalmente in mare

da tutti i Gruppi, ma soprattutto dai colleghi di Piombino, sta dando i suoi frutti; in questo Gruppo, ancor più che da altre parti, si è capito che gli investimenti sono il motore della nostra Cooperativa, dimostrando, ancora una volta, di non avvitarci in noi stessi sulla difesa del particolare o dello sterile tornaconto di parte, che rappresentano strategie di corto respiro soprattutto per chi eroga in esclusiva un servizio pubblico universale.

Quindi, i colleghi di Piombino con questo investimento dimostrano nella realtà pratica di aver preferito rispetto ai miopi egoismi di bottega, quella generosità che dà un segno diverso e un senso più profondo al nostro ruolo favorendo l'avvio di un grande obiettivo nazionale sul futuro della qualificazione dell'intera categoria degli Ormeggiatori/Barcaioli dei porti italiani. Perché è di questo che stiamo parlando.

Un grande merito quindi al Gruppo-Cooperativa di Piombino che attraverso uno sforzo, che non esito a definire colossale, per quanto riguarda l'onere e l'impegno al riguardo profuso, ha capito che la funzione che stiamo assolvendo si concretizza e valorizza anche attraverso gli investimenti effettuati.

Il nuovo mezzo nautico possiamo definirlo come un piccolo supply vessel di 20 metri di lunghezza, dotato di due motori per una potenza complessiva di 1000 Cv, 80 tonn di stazza, munito di radar, gps, ecoscandaglio, elettrogeno da 30kw, pompa servizio antincendio di salvataggio; ha, per la migliore manovrabilità possibile, l'elica di prua ed è equipaggiato di impianto per la produzione di aria compressa per palombari e/o sommozzatori. Dunque, un mezzo nautico di concezione più avanzata sia sotto il profilo tecnico, tecnologico sia di sicurezza.

La sua peculiarità è il servizio di battellaggio (trasporto marittimi documenti e merci o dotazioni di bordo), assistenza ad unità da diporto, barca appoggio per piattaforme, verifica e controlli non distruttivi allo scafo delle navi.

La predisposizione del cannoncino antincendio da 60mc/h80mt dimostra come il Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli di Piombino, considerati gli obblighi di servizio pubblico generali a cui è tenuto a rispondere, vuole essere parte attiva nell'ambito della sicurezza del porto, della navigazione e della rada.

Questo nuovo mezzo nautico che si aggiunge alle 261 motobarche in dotazione ai 60 Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli dei porti italiani è l'evoluzione nel tempo della nostra categoria. Un cambiamento che è in atto oramai da diversi anni, senza soluzione di continuità, attraverso studi e corsi formativi che prevedono l'acquisizione di titoli professionali sia all'abilitazione al comando dei mezzi e alla conduzione degli apparati motorie e ai corsi STCW. Con l'entrata in vigore del D.M del 30 novembre 2007 e la successiva circolare del 17/12/2008 questa imbarcazione, per il tipo di navigazione, per la potenza motori che possiede prevede un equipaggio composto da un comandante su navi per viaggi costieri e un ufficiale di macchina con i seguenti corsi previsti dalla



convenzione IMO STCW 78 corso antincendio base e avanzato, sopravvivenza e salvataggio, medical care, osservatore radar, radar arpa, gmdss, mams.

L'evoluzione del servizio sempre più si connota con prestazioni rese all'utenza portuale per rispondere ad esigenze generali specifiche e che richiedono professionalità e qualificazione. Il Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli di Piombino, composto da 22 unità, ha potuto fornire, proprio in virtù della formazione continua e delle caratteristiche dei mezzi nautici, ben 7 nominativi all'ANGOPI per l'attività di off-shore volte al corretto posizionamento ed ormeggio di enormi piattaforme di perforazione dislocate al largo delle coste in varie parti del mondo. Tale servizio, espletato in collaborazione con i colleghi della KRVE di Rotterdam ha visto la partecipazione del collega Dario Stagi, componente del Gruppo di Piombino alla missione in Messico.

Riguardo agli aspetti economici, dei quali ovviamente, si deve tener conto, sopratutto in questo momento di grave congiuntura economica, possiamo decisamente affermare che l'investimento effettuato dal Gruppo di Piombino, che, come sottolineavo in premessa, risulta molto impegnativo, assume ancora più valore in quanto non avendo come obiettivo la massimizzazione del profitto, essendo le nostre società cooperative a scopo mutualistico e a patrimonio indivisibile, il nostro vero obiettivo diventa la difesa del lavoro che consiste nell'assicurare ai soci le condizioni migliori che si realizzano erogando un servizio sempre più funzionale ed efficiente a favore dell'intero porto e nella piena soddisfazione dell'intera utenza.

Al riguardo non ci sfugge l'esigenza di contenere i costi nonostante le spese necessarie all'innovazione dei mezzi, agli strumenti utilizzati, alla crescita e alla modernizzazione del Gruppo, alla formazione e qualificazione del personale, profili indispensabili per l'erogazione di un servizio di interesse generale posto sotto la vigile disciplina dell'Autorità Marittima; però, al riguardo, segnalo che i costi dell'intera categoria che in questa occasione rappresento, fatto 100 il costo nel 1991, oggi, anno 2009, la stessa nave a parità del valore della moneta, paga 71.

Concludendo questo mio breve intervento ringrazio il Gruppo di Piombino, per l'opportunità che mi ha concesso di rappresentare l'Angopi davanti ad una platea così autorevole e li ringrazio inoltre, per avermi dato la possibilità di presenziare al varo della Phalesia che senza enfasi rappresenta l'ammiraglia della flotta Angopi. Auguro a tutti buona navigazione.















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

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
GRUPPI ORMEGGIATORI e BARCAIOLI
dei PORTI ITALIANI

gruppi aderenti

GRUPPO ORMEGGIATORI ANCONA
GRUPPO ORMEGGIATORI ARBATAX
GRUPPO BARCAIOLI AUGUSTA
GRUPPO ORMEGGIATORI AUGUSTA
GRUPPO ORMEGGIATORI BARLETTA MANFREDONIA
GRUPPO ORMEGGIATORI BARI
GRUPPO ORMEGGIATORI BRINDISI
GRUPPO ORMEGGIATORI CAGLIARI
GRUPPO ORMEGGIATORI CAPRI
GRUPPO ORMEGGIATORI CARLOFORTE
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI SORRENTO-CASTELLAMMARE STABIA-TORRE ANNUNZIATA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI CATANIA-RIPOSTO
GRUPPO ORMEGGIATORI CHIOGGIA
GRUPPO ORMEGGIATORI CIVITAVECCHIA
GRUPPO ORMEGGIATORI CROTONE
GRUPPO ORMEGGIATORI FIUMICINO
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI GAETA-FORMIA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI GELA-LICATA
GRUPPO ANTICHI ORMEGGIATORI GENOVA
GRUPPO ORMEGGIATORI GOLFO ARANCI
GRUPPO ORMEGGIATORI ISCHIA
GRUPPO ORMEGGIATORI ISOLA ELBA
GRUPPO ORMEGGIATORI ISOLE EGADI
GRUPPO ORMEGGIATORI-BARCAIOLI ISOLE EOLIE
GRUPPO ORMEGGIATORI ISOLE TREMITI
GRUPPO ORMEGGIATORI LA SPEZIA
GRUPPO ORMEGGIATORI LIVORNO
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI MARINA DI CARRARA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI MESSINA
GRUPPO ORMEGGIATORI MILAZZO
GRUPPO ORMEGGIATORI MONFALCONE-PORTO NOGARO
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI NAPOLI
GRUPPO ORMEGGIATORI OLBIA
SOCIETÀ ORMEGGIATORI ORISTANO
GRUPPO ORMEGGIATORI ORTONA-PESCARA
GRUPPO BARCAIOLI PALERMO
GRUPPO ORMEGGIATORI PALERMO
GRUPPO ORMEGGIATORI-BARCAIOLI PIOMBINO
GRUPPO ORMEGGIATORI PORTO EMPEDOCLE
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI PORTO TORRES
GRUPPO ORMEGGIATORI PORTO VESME-SANT'ANTIOCO-CALASETTA
GRUPPO ORMEGGIATORI POZZUOLI
GRUPPO ORMEGGIATORI PROCIDA
GRUPPO ORMEGGIATORI RAVENNA
GRUPPO ORMEGGIATORI REGGIO CALABRIA-GIOIA TAURO
GRUPPO ORMEGGIATORI SALERNO
GRUPPO BARCAIOLI SARROCH
GRUPPO ORMEGGIATORI SARROCH
GRUPPO BARCAIOLI SIRACUSA
GRUPPO ORMEGGIATORI SIRACUSA
GRUPPO ORMEGGIATORI TARANTO
GRUPPO ORMEGGIATORI TRAPANI MARSALA-MAZARA DEL VALLO
GRUPPO ORMEGGIATORI TRIESTE
GRUPPO ORMEGGIATORI VASTO-TERMOLI
GRUPPO ORMEGGIATORI VENEZIA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI LIBERI VENTOTENE-PONZA
GRUPPO ORMEGGIATORI VIBO VALENTIA MARINA



Barri sfida alle Boe



SODDISFAZIONE DEL PRESIDENTE DELL'AUTORITÀ PORTUALE DEL LEVANTE FRANCESCO MARIANI

foto: Autorità portuale del Levante

La rincorsa alla competitività

Un porto affidabile e innovativo. Lo ha affermato il presidente Cesare Guidi, presidente di Angopi sul finire di giugno 2009 in una intervista pubblicata nel sito ufficiale dell'Autorità portuale del Levante, ossia dei porti di Bari, Barletta e Monopoli, in data primo luglio e qui riproposta. Lo spunto è soprattutto dettato da tre nuove, speciali boe che hanno arricchito gli accosti del porto di Bari. Un campo boe che il presidente dell'associazione Gruppi ormeggiatori e e barcaioli dei porti italiani definisce innovativo, una vera e propria banchina dislocata.

Il sistema "del campo boe di particolare concezione" installato nel porto del capoluogio pugliese ha anche suscitato il favorevole commento di Saverio Sportelli, presidente del Gruppo ormeggiatrori del porto di Bari. I cui componenti, in qualità di soggetti direttamente interessati ai nuovi impianti galleggianti, confermano la validità delle boe, sia per le loro caratteristiche operative sia per le garanzie di sicurezza offerte dalle piattaforme galleggianti.

Dunque, un porto di Bari che ha ampliato le proprie caratteristiche rendendole ancora più idonee a ricevere i traffici mercantili, soprattutto a mostrarsi maggiormente fruibile ai traffici marittimi ro-ro e crocieritici, verso i quali sono orientate le peculiarità operative del nuovo campo boe (da evidenziare che il traffico passeggeri crocieristico e dei traghetti si attesta sulla considerevole entità di 1,8 milioni di presenze annue).

E la conferma a ciò non si è attesa a lungo, come dimostrato a distanza di soli pochi giorni dalla pubblicazione dell'intervista a Guidi. Infatti il 13 luglio ecco accenti più che soddisfatti nel commento dell'Authority, sempre sul proprio sito, titolato 'Giornata da record per il porto di Bari'. Dove si afferma quanto segue:

"Sei navi ormeggiate contemporaneamente sulla Darsena di Ponente non si erano mai viste. Quella di oggi, sarà ricordata come una data storica per lo scalo capoluogo di regione con la mezza dozzina di navi all'ancora e altrettanto straordinarie cifre di passeggeri a bordo nave. Si tratta di oltre 11mila unità, fra totale movimento croceristi (9.200) e totale traffico verso la Grecia (2.200), cui si dovranno sommare, a fine giornata, altre 5.000 unità di traffico extraschengen.

"Il gran numero di navi presenti oggi – ha commentato il presidente Francesco Mariani - *rappresenta l'ottimo stato di salute di questo porto e un segnale importante per il territorio tutto".* Il tutto è stato reso possibile da una piena multifunzionalità operativa della banchina, derivante da una rinnovata disponibilità di accosti, grazie a tre nuove boe a zattera di tipo oceanico. L'impiego di tali manufatti, ha consentito di guadagnare l'ormeggio contemporaneo fino a tre unità da crociera di grandi dimensioni e, in contemporanea, fino a tre unità ro/pax, anch'essi di grande stazza, con destinazione Grecia, assicurando anche uno spazio adeguato alle navi commerciali che vedevano oggi presente una bulk carrier da 50mila tonnellate

"La riorganizzazione degli ormeggi e il completamento strutturale e funzionale della nuova banchina - ha tenuto a dire il presidente dell'Autorità Portuale - *consentirà di ottimizzare ancora di più gli spazi portuali, nell'ottica del consolidamento della crescita, già ragguardevole, e di prestazioni di servizio sempre più qualificate e competitive."*

Intervista a Cesare Guidi, presidente dell'Associazione nazionale Gruppi ormeggiatori e battellieri dei porti italiani

CAMPO BOE NEL PORTO DI BARI
NUOVO SISTEMA DI ORMEGGIO

Quel fattore di sviluppo

Con questo importante intervento di ampliamento delle aree di ormeggio si concretizza per il Porto di Bari, quel processo di potenziamento degli accosti, da tempo programmata, nell'ottica di una migliore distribuzione e utilizzazione degli spazi. E l'incremento delle superfici di ormeggio va di pari passo con l'incremento dei servizi di qualità, anche per conseguenza della separazione degli spazi, in aree per la movimentazione dei passeggeri e delle merci.
Funzionalità, efficienza, dunque, competitività. **Cesare Guidi**, non ha dubbi a riguardo, quello di Bari, è un porto ordinato e disciplinato, dal punto di vista degli ormeggi. Questa è l'analisi dello stato dei servizi tecnico nautici, a margine della visita del presidente nazionale dell'Associazione che raggruppa e rappresenta gli ormeggiatori e battellieri in ben 90 porti italiani. Gli ormeggiatori sono erogatori di un servizio di interesse generale secondo quanto previsto dalle norme di legge (art. 14.1-bis della l. 28 gennaio 1994, n. 84) e operano quali prestatori universali del servizio nell'ambito dei porti italiani, sotto la vigilanza dell'Autorità Marittima della quale, di fatto, sono un braccio operativo. Essi sono parte integrante ed essenziale dei servizi tecnico nautici della navigazione, compresi il pilotaggio e il rimorchio, unitariamente disciplinati dall'art.14 della legge n. 647 del 23 dicembre 1996.
Il loro è un servizio imprescindibile, garantito con continuità, 24 ore al giorno, 365 giorni nel corso dell'anno, che finora ha permesso, nei porti 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 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.
Presidente Guidi, le parole globalizzazione, competitività, efficienza del sistema portuale, richiamano necessariamente alla funzionalità e



foto: Autorità portuale del Levante



più ancora alla sicurezza, temi che attengono indubbiamente ai servizi resi dagli ormeggiatori e battellieri. Complessivamente parlando, quanto sono affidabili i servizi tecnico-nautici del porto di Bari?

Ho trovato un porto disciplinato in maniera piuttosto razionale. Da come mi è parso di vedere, le navi sono ormeggiate in spazi ridotti ma organici. Sono stati utilizzati in modo funzionale e intelligente, in maniera tale da accogliere il maggior numero di navi possibili, sempre in condizioni di salvaguardia delle norme vigenti in materia di safety e security. Direi, che questo porto si qualifica a pieno titolo come porto affidabile ed innovativo, soprattutto per quanto attiene la nuova modalità di ormeggio.

Si riferisce al campo boe, non è vero?

E' un sistema davvero innovativo dal punto di vista tecnico, quello implementato dal porto di Bari, oserei dire. In questo caso, il campo boe, non è una semplice massa galleggiante, ma una vera e propria banchina dislocata…

Ed inoltre, la banchina galleggiante, adeguatamente attrezzata con ganci, sembra poter mantenere il suo assetto senza alterazioni, anche sotto la tensione dei cavi di ormeggio. Una circostanza ottimale, quest'ultima, che consente il posizionamento ai due cavi di navi con angolazioni diverse e quindi la piena multifunzionalità operativa dello scalo.

Ma parliamo adesso dell'Associazione e delle caratteristiche che quest'ultima mette in opera come erogatore universale di un servizio pubblico di interesse economico generale.

L'attività di ormeggio nei porti deve essere prestata da soggetti dotati di specifiche professionalità. Senza dubbio, oltre ai requisiti di idoneità fisica, è necessario il possesso di una particolare abilità marinaresca, essenziale per le operazioni di ormeggio, disormeggio, movimentazione ed altre attività ancillari alle esigenze della nave in occasione dei suoi accosti, della sua sosta e delle sue partenze dai porti.

Ma è altrettanto fuori di dubbio che non di rado oltre ad ormeggio e disormeggio, gli ormeggiatori svolgono tutta una serie di attività accessorie e di servizi a supporto dell'equipaggio della nave in porto. A mero titolo esemplificativo: il rinforzo degli ormeggi, il disormeggio immediato di navi e galleggianti vicine a situazioni di pericolo, l'integrazione di equipaggi in caso di necessità per manovre di emergenza, la rimozione di materiali galleggianti pericolosi per la navigazione, lo sbroglio di ancore e cavi sommersi e non sommersi. E, non ultima, l'attività di appoggio e supporto ad imbarcazioni in navigazione, quest'ultima legata alla nautica da diporto.

La cosiddetta "ACI del Mare", frutto di un accordo tra la nostra Associazione Nazionale di Categoria ed il Comando Generale Capitanerie di porto MARI.CO.GE.CAP.

Con una modesta dose di fierezza, mi piace ricordare anche che ad oggi si sono compiuti notevoli passi in avanti nel settore della formazione del capitale umano a nostra disposizione, negli oltre novanta porti italiani nei quali siamo presenti.

Gli associati sono tutti certificati e attualmente stiamo implementando un nuovo sistema di formazione che contiamo di istituzionalizzare al più presto, i cui risultati, ci auguriamo, contribuiranno a rendere sempre più competitivo il nostro servizio e a introdurre nei porti italiani nuove capacità e sempre più efficienti professionalità.





Salpa Medforum

INIZIATIVE DI RESPIRO MEDITERRANEO E NAZIONALE



Capitanerie di porto & guardie costiere: un colpo di elica

Due giornate cruciali alla Stazione marittima del porto di Genova per il futuro del Mediterraneo. Nei giorni 6 e 7 maggio 2009 nell'edificio di ponte dei Mille si è svolta la prima edizione di MedForum, sintesi dell'allenza delle Gurdie costiere dei paesi rivieraschi per la salvaguardia e la sicurezza del bacino.

Ai lavori istitutivi del Forum hanno partecipato delegazioni di 23 nazioni costiere. Ma a sottolinearne l'importanza ad esse si sono aggiunte le diciannove rappresentanze di paesi Ue e dei paesi atlantici, intervenuti come osservatori. Da rilevare anche la presenza di ben settanta rappresentanze di organismi internazionali, tra cui IMO ed European Maritime Safety Agency.

Promotore dell'evento, l'ammiraglio Eugenio Pollastrini, comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, ha riassunto gli scopi dell'iniziativa: "Il Forum nasce per uno sviluppo sostenibile delle aree costiere del Mediterraneo e una migliore protezione delle popolazioni interessate. È necessaria un'elevazione degli standard operativi e tecnici dei servizi di Guardia costiera e delle amministrazioni marittime dei paesi del Mediterraneo - obiettivo ultimo del Forum - in vista del perseguimento in un'ottica condivisa degli interessi comuni nazionali e della sicurezza del Mare Nostrum".

MedForm diverrà un organismo permanente e sarà la Guardia costiera italiana a gestirne la segreteria. Secondo il ministro delle Infrastrutture e trasporti Altero Matteoli il suo primo passo genovese, "è un punto di partenza per collaborazioni sempre più incisive tra le Guardie costiere del Mediterraneo". In effetti, già a ponte dei Mille si sono poste le basi per una politica marittima integrata rivolta a sicurezza, monitoraggio del traffico, salvaguardia dell'ambiente, gestione delle risorse. Ed è significativo il fatto che le due giornate si siano concluse con l'adozione di un piano operativo volto ad un servizio in Mediterraneo di Guardie costiere integrate.

Sicurezza, monitoraggi e altro ancora. In proposito è da rilevare che presso la Capitaneria di Genova il 18 luglio è stato presentato in anteprima un nuovo sistema informativo di gestione portuale denominato 'Port management information system', sviluppato nell'ambito del contratto di realizzazione del sistema integrato per il controllo del traffico marittimo e per l'emergenza in mare Vessel traffic service.

Il software sarà dapprima operativo a Genova, Savona, La Spezia e poi gradualmente in tutti gli altri principali porti italiani; consentirà di espletare via internet tutte le pratiche amministrative sinora svolte a sportelli connessi ad arrivo/partenza navi, nonché la gestione delle autorizzazioni inerenti merci pericolose sulle navi.

Inoltre, il sistema Pmis - sviluppato da 'Elsag Datamat', in raggruppamento con 'Selex Sistemi Integrati', gruppo Finmeccanica - consente di monitorare il traffico nelle acque portuali e di fornire in tempo reale alle amministrazioni operanti in ambito portuale le informazioni relative all'arrivo/partenza ed al viaggio della nave in un quadro di condivisione dei dati Pmis a livello integrato nazionale. Si tratta di un concreto esempio di digitalizzazione delle procedure a disposizione di utenza e amministrazioni dei vari comparti portuali che potranno così porsi sempre più all'avanguardia nella competitività di settore.


ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI
EDIZIONI ANGOPI

