Porti & servizi tecnico nautici

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

Cronaca di un anno di cronaca

Giugno 2007 - Maggio 2008

Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani

ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI





Cronaca di un anno di cronaca

Giugno 2007 - Maggio 2008

EDIZIONI ANGOPI
Associazione Nazionale
Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli
Porti Italiani



Porti

servizi tecnico nautici

Anno XIII numero unico
Giugno 2007 / maggio 2008



sommario

Anteprima
Assemblee - Convegni Angopi
Nel ricordo di Filo
Eba
Interventi speciali
Parco mezzi nautici
Cronache di Gruppo

PORTI & SERVIZI TECNICO NAUTICI PERIODICO di CULTURA e ATTUALITÀ MARINARA

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

Direttore
CESARE GUIDI

Direttore responsabile
GIORGIO GIORGINI
Redazione e pubblicità
Sea Services

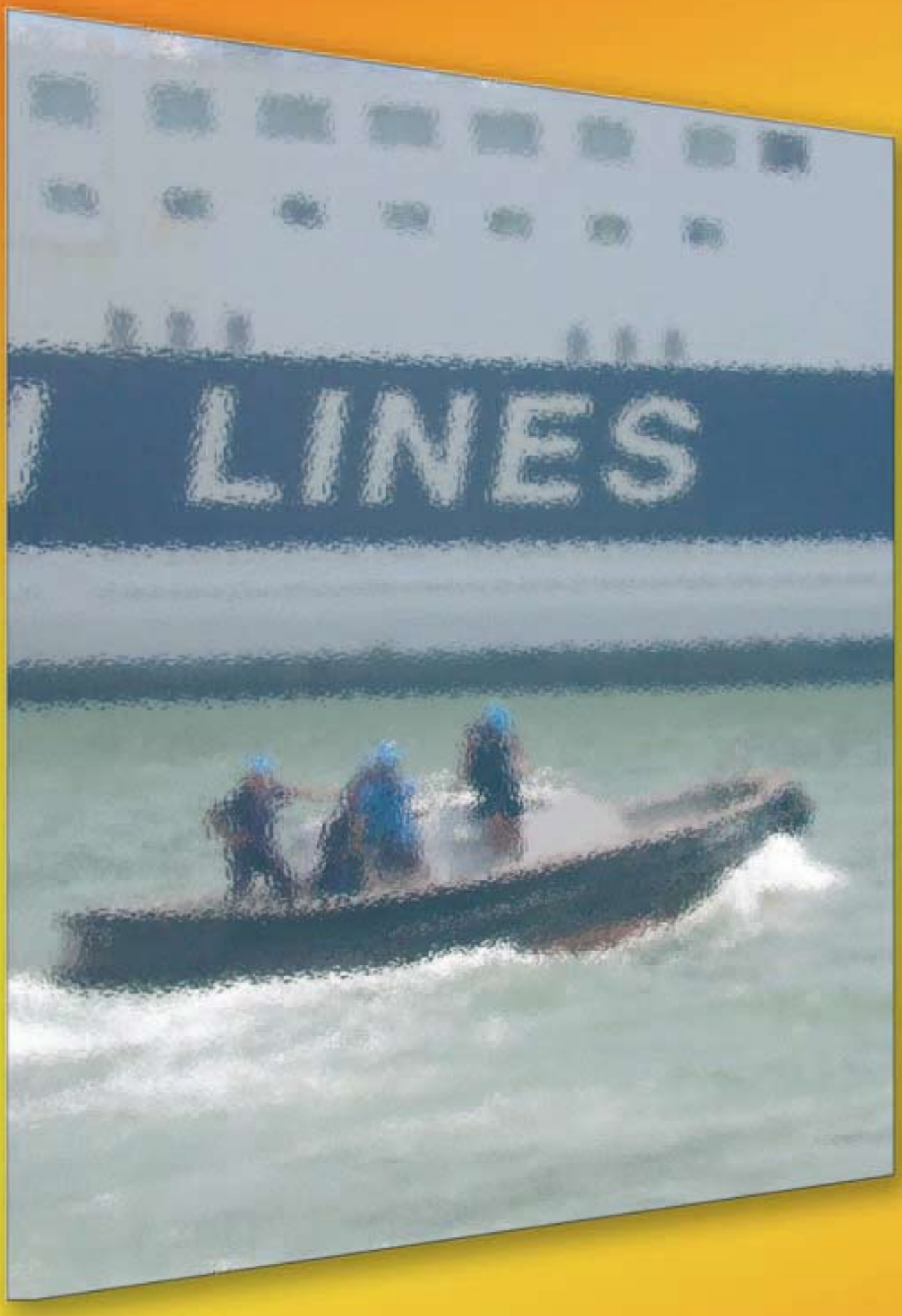
16144 Genova - via Stefanina Moro, 99
Tel. 010.832.8110 Fax 010.846.0819 Cell. 335.666.8744
e-mail: seaserv@tin.it - seamonza@tin.it
Progetto grafico e impaginazione
Barbara Giorgini - Claudia Giorgini

Stampa
Stabilimento tipografico
ANGASSINI
GENOVA



INTEPRIMA


ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORME GIALLOROSSE
PORTATRICI


LINES



Rotta sull'assemblea-convegno ANGOPI



Sicurezza della navigazione e dei porti. L'impegno per salvaguardarla e incrementarne i livelli è un nodo cruciale, anche nell'ambito degli scali marittimi e negli specchi acquei circostanti. E ancora una volta su questo tema di grande valenza sociale (ma anche di forte rilievo economico) l'Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli dei Porti Italiani, vi richiama l'attenzione attraverso la tavola rotonda da essa organizzata presso l'Auditorium dell'Accademia Navale di Livorno. Il titolo è asciutto e perentorio: '*La professionalità delle risorse umane e lo sviluppo della tecnologia al servizio della sicurezza della navigazione e dei porti*'. Già dalla sua formulazione pare voglia escludere divagazioni men che attinenti, ribadendo la drammatica attualità di un tributo che si vorrebbe non addebitato alla contabilità umana in termini di lutti e/o menomazioni. Invita perciò ad addentrarsi con concretezza nell'argomento, affinché il concorso di idee e la ricerca di convergenze abbiano a emergere in maniera proficua.

Volto verso l'obiettivo di individuare come contenere gli incidenti attraverso più razionali applicazioni delle regole di sicurezza personali e collettive, la proposta di dibattito avanzata dalla tavola rotonda Angopi si dirama su due filoni: professionale e tecnico. Sono gli stessi che da molti anni coinvolgono la categoria degli ormeggiatori e barcaioli e la loro Associazione in modo assai partecipe attraverso l'incremento delle qualificazioni del personale dei Gruppi e con l'affinamento costante delle loro dotazioni tecniche, in particolare dei mezzi nautici. Questi contrappesi inseriti nei patrimoni professionali e di strumentazione nel tentativo di assorbire gli accelerati ritmi del movimento marittimo sono motivo di soddisfazione per l'Angopi che li raccomanda, cercando di agevolarne l'adozione, e per i Gruppi impegnati ad applicarli, a propria tutela e per quella pubblica. Non di meno, l'ulteriore replica di questo argomento denota anche senso di sobrietà, poiché quello della salvaguardia della sicurezza non è terreno di protagonismo, bensì di esercizio d'intelligenza comune.

La tavola rotonda si svolgerà a Livorno il 13 giugno 2008,. Il programma prevede alle ore 9,30 la registrazione dei partecipanti e alle 10 l'apertura dei lavori. Il saluto delle autorità sarà porto da: **Cristiano Bettini,** ammiraglio di divisione, comandante dell'Accademia Navale di Livorno; **Roberto Piccini,** presidente dell'Autorità portuale di Livorno; **Sergio Tamantini,** direttore marittimo della Toscana, comandante del porto di Livorno; **Alessandro Cosimi**, sindaco di Livorno, membro ANCI – Comuni marittimi; **Maria Gloria Giani,** presidente nazionale Wista Italia, Associazione nazionale dell'Industria marittima italiana.

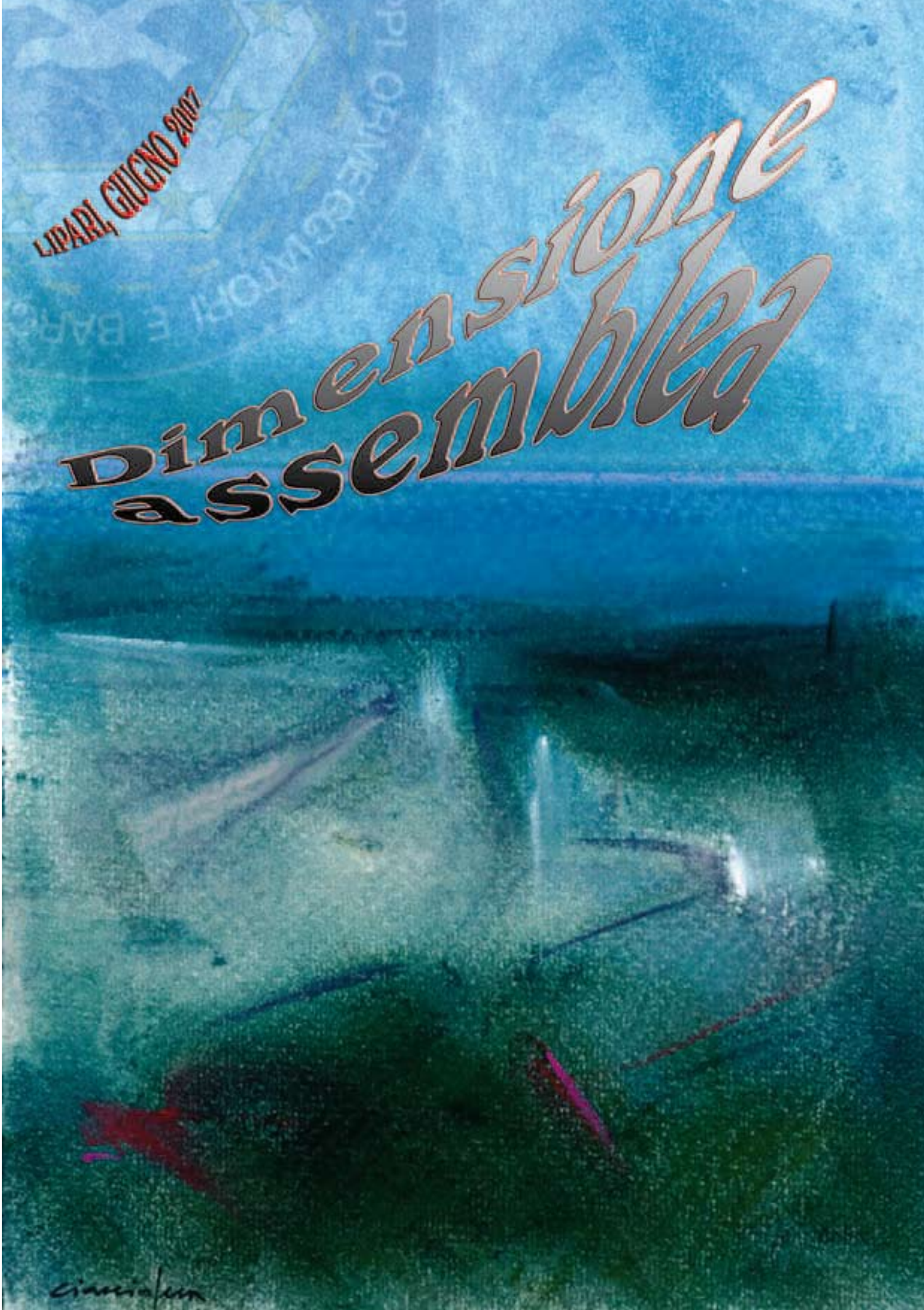
Al termine degli indirizzi di saluto si procederà alla Tavola rotonda, coordinata da **Sergio Maria Carbone,** ordinario di Diritto dell'Unione Europea e della Navigazione all'Università di Genova. I partecipanti al dibattito saranno: **Cesare Guidi,** presidente Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani; **Raimondo Pollastrini,** comandante generale Corpo delle Capitanerie di porto; **Francesco Nerli,** presidente ASSOPORTI; **Marina Grossi,** amministratore delegato Selex Sistemi Integrati; **Fabrizio Solari,** segretario generale FILT-CGIL; **Luigi Grillo,** Senato della Repubblica - presidente VIII Commissione; **Marco Filippi,** Senato della Repubblica - componente della VIII Commissione; **Enrico Musso,** Senato della Repubblica - componente della VIII Commissione; **Silvia Velo,** Camera dei deputati - vicepresidente IX Commissione; **Giovanna Colombini,** direttore Scuola di dottorato in Diritto pubblico ed Economia all'Università di Pisa; **Francesco Munari,** ordinario di Diritto dell'Unione Europea all'Università di Genova. Le conclusioni della tavola rotonda saranno tratte da un **delegato** del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Assemblee & convegni



LIPARI, GIUGNO 2007

Dimensione assemblea





Sigilli di qualità

Solidarietà associativa

L'intervento qui a lato pubblicato è tra quelli presentati dai responsabili dei diversi organismi interni incaricati dall'ANGOPI di studiare e proporre iniziative atte a realizzare le migliorie da intraprendere sugli aspetti professionali. Questo, allo scopo di far procedere la preparazione degli associati di pari passo con l' evoluzione tecnica e operativa dei trasporti marittimi. Ma anche per connetterli agli aggiornamenti degli strumenti di ispirazione antinfortunistica e di sicurezza, aspetto quest'ultimo rapportato alla natura pubblicistica della categoria.
La materia affidata al Gruppo di lavoro Profili Professionali di Angopi abbraccia visuali di eccezionale rilievo riguardo l'adeguamento di ormeggiatori e barcaioli a una professione che richiede più competenza, informazione, qualificazione. Allo stesso tempo questa materia sottolinea - e la relazione la ratifica nei fatti - l'altrettanto incisivo richiamo alla solidarietà tra gli associati, ossia del collante Angopi in una categoria spalmata su vari strati di corposità aziendale, talvolta al limite della sopravvivenza aziendale.

Nella scorsa Assemblea Generale, svoltasi a Roma il 14 dicembre 2006, abbiamo presentato la relazione contenente alcune considerazioni, che oggi sono ancora più attuali, poiché come Gruppo di lavoro stiamo concretizzando alcune iniziative che vi illustrerò a breve. Ma, prima di esporvi ciò che abbiamo fatto come Gruppo di lavoro, anch'io voglio richiamare la vostra attenzione su alcune riflessioni che, dovrebbero essere costantemente presenti nel confronto quotidiano all'interno dei Gruppi.
È di tutta evidenza che esiste ancora qualcuno di noi poco sensibili alla necessità di svolgere un percorso che accresca la nostra qualificazione formativa. Tale atteggiamento è anche riconducibile ad una visione che considero almeno 'imprevidente', anche rispetto alla pratica concreta che scaturisce dalla nostra

realtà operativa. Penso che una delle ragioni per le quali la formazione non incontra un grande interesse, è riconducibile al fatto che qualcuno considera la nostra attività una realtà protetta, in gran parte già disciplinata dalle disposizioni vigenti emanate dal Ministero e che, in fondo più in specifico, il nostro non è un settore così minacciato dalla disoccupazione e dalla forte precarietà. È loro idea che la formazione non porti nessun miglioramento sia al singolo che al Gruppo.

Certo si può dire che un buon ormeggiatore/barcaiolo si forma sul campo**!** Questo è un concetto che ha un suo legittimo fondamento. Ma francamente lasciatemi dire che è difficile pensare che solo l'esperienza insegni quali sono i sistemi più efficaci di gestione delle risorse umane, le modalità di organizzazione del lavoro più efficienti, i processi intellettivi più opportuni per prendere le decisioni in situazioni difficili, le modalità comunicative più efficaci per favorire la collaborazione e l'integrazione all'interno del Gruppo. Ma se vogliamo, la stessa formazione serve per l'attività che svolgiamo a favore della nostra precisa connotazione pubblicistica e che riguarda:

a) le norme sulla sicurezza della navigazione,

b) la protezione dell'ambiente, e anche,

c) le conoscenze linguistiche.

E come non prendere atto che comunque in futuro sarà la preparazione del personale e l'adeguamento alle nuove tecnologie, la risposta vincente alla difesa del nostro ruolo e del nostro posto di lavoro. Probabilmente, anche nel comparto marittimo-portuale, avverrà ciò che già sta accadendo in altri settori economici e cioè che le produzioni a basso impatto professionale verranno realizzate attraverso manodopera a basso costo e l'automazione porterà ad una riduzione delle attività manuali e al conseguente sviluppo delle funzioni di conduzione e controllo, che verranno eseguite da un numero limitato di persone, con competenze plurime. Ecco che allora la qualificazione diventa opportuna per chi punta sulla qualità e sulla sicurezza e sconveniente per chi punta sul mero risparmio economico.

Sono anche queste le ragioni per le quali riteniamo che la formazione professionale possa rappresentare uno strumento strategico per aiutare i Gruppi e gli ormeggiatori/barcaioli ad affrontare con maggiori competenze, informazioni e qualificazione, le nuove sfide e la loro sempre più elevata complessità. In questa riflessione ci aiuta il nostro Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro di categoria, nel quale sono previsti specifici articoli che riguardano sia la formazione relativa ad 'Ambiente, sicurezza ed igiene del lavoro' sia 'Sistemi di formazione'.



In merito alla formazione che il datore di lavoro deve fornire ai lavoratori ritengo necessario fare una distinzione tra:

Formazione obbligatoria. Si riferisce all'applicazione delle norme per la tutela della salute e della sicurezza sul lavoro disposte dai Decreti legislativi 626/92 e 271/99;

Formazione eccellente. Definita così perché è funzionale al miglioramento dell'azienda, derivante da una specifica politica societaria e perché non richiesta da norme cogenti.

Le attività formative obbligatorie si possono così suddividere:

- formazione di ingresso alla sicurezza che deve essere effettuata dal datore di lavoro ad ogni nuova assunzione. Per quanto riguarda tale aspetto stiamo identificando un programma di formazione che tenga conto dell'obbligo previsto all'art. 40 del CCNL e quindi di una attività corsuale che deve avere una durata minima di 16 ore 'teoriche', contenendo le nozioni previste nella cosiddetta "formazione obbligatoria" in materia di salute e sicurezza sul luogo di lavoro. Nel terzo giorno, sempre di 8 ore, si effettuerà la formazione sull'attività pratica di ormeggio/battellaggio svolta nel singolo porto di appartenenza. Tale formazione, pur prendendo spunto da elementi contenuti in normative obbligatorie, tiene conto della necessità dei Gruppi di dotarsi della formazione di ingresso utilizzando gli strumenti predisposti a livello nazionale e rendendo in questo modo omogenea la formazione sull'intero territorio. Alla fine del percorso formativo, sarà compito del Capo Gruppo effettuare dei test conclusivi che verranno predisposti allo scopo di verificare il livello di conoscenza acquisita. Al termine del percorso sarà compito del Gruppo rilasciare un apposito certificato che dimostri l'attività formativa svolta.

Va rilevato che questo programma formativo sarà sottoposto al contributo e all'approvazione del Consiglio di presidenza e poi al vaglio



delle Organizzazioni Sindacali di categoria.

▶ Abbiamo anche affrontato il tema relativo alle figure del RSL e del RSPP, che per le quali è previsto un periodo formativo della durata minima di 32 ore che, come sappiamo, devono acquisire le proprie conoscenze su argomenti che abbracciano:

- principi costituzionali e civilistici;
- legislazione generale e speciale in materia di prevenzione infortuni e igiene del lavoro
- principali soggetti coinvolti e loro obblighi
- definizione e individuazione dei fattori di rischio
- valutazione dei rischi
- individuazione delle misure (tecniche, organizzative, procedurali) di prevenzione e protezione
- aspetti normativi dell'attività di rappresentanza dei lavoratori.

Il nostro è stato un primo approccio che richiede ulteriori valutazioni che comunicheremo ai prossimi lavori assembleari.

Un'ulteriore questione che pongo all'attenzione della nostra assemblea è la proposta del centro IMAT della quale già fece cenno nella scorsa relazione il collega Giuseppe Anziani – Coordinatore di questo Gruppo di Lavoro. Nel frattempo, in quanto incaricato dal Consiglio di Presidenza ho analizzato i risultati della ricerca che ho fatto attraverso singoli contatti con tutti i Capi Gruppo per presentare l'offerta, che si può così sintetizzare: a fronte di un costo di € 50.000, annuali per 5 anni, gli associati Angopi potranno svolgere presso il centro qualsiasi tipo di corso indipendentemente dal loro numero e dalla loro durata. Al fine di favorire ed in parte finanziare queste iniziative anche a favore di quelle realtà che hanno difficoltà economiche, atteso che l'offerta, quasi unanimemente è stata ritenuta interessante e percorribile, l'Angopi si accollerà un 20% dei costi da riverberare, di conseguenza, a favore dei Gruppi che hanno sofferenze economiche, mentre la quota restante, che sarebbe ripartita tra i Gruppi che si sono resi interessati e disponibili comporta un esborso di circa 55,00 / 60,00 € a persona. Dalla convenzione, ovviamente sono escluse le spese di trasferimento e di soggiorno.

Un successivo obiettivo che il Gruppo di lavoro Profili Professionali sta valutando e che innanzitutto non deve essere un esercizio formale, né una azione generica, è l'ambizioso 'progetto di aggiornamento e specializzazione degli ormeggiatori/barcaioli'. Tale obiettivo lo riteniamo necessario per dare uno specifico riconoscimento alla categoria degli ormeggiatori/barcaioli. Teniamo ben presente che tutti i corsi che oggi frequentiamo si riferiscono alla norma IMO STCW/95 relativa ai lavoratori marittimi. Ma per noi che abbiamo peculiari professionalità, perché operiamo nell'interfaccia tra terra e mare, quindi con caratteristiche simili ma non uguali ai marittimi, l'STCW è sufficiente? Si tratta, quindi, di dar vita ad un preciso percorso capace di affrontare le nuove e più impegnative sfide che lo shipping e la portualità ci chiedono, individuando nuove strade formative che meglio rispondono a queste nostre esigenze, sulle quali preventivamente vorremmo confrontarci con il Ministero dei Trasporti, il Comando Generale della Capitanerie di Porto, Confitarma, Fedarlinea, ecc.

Al termine di questa mia relazione voglio, comunque, cogliere l'occasione per ricordavi l'importanza di fornire all'associazione, oltre agli obbligatori dati di traffico, puntuali e precise informazioni, almeno una volta l'anno, e comunque ogni qualvolta che si rilevano significative novità, sulla formazione effettuata, sulle caratteristiche dei mezzi nautici, le operazioni a favore dei diportisti e quelle relative alla nostra funzione di interesse generale.

Se questa mia nota servirà ad alimentare nuove riflessioni, e far trovare all'interno di tutti i Gruppi quella spinta sufficiente per compiere qualche passo nella direzione di dotarci di un efficace sistema di formazione permanente, potrei, con buona ragione, ritenermi soddisfatto; ma il mio e nostro sforzo, si completa soltanto se fattivamente emerge in noi la consapevolezza di come far vivere questa che io ritengo una necessità nel concreto svolgersi dell'ordinaria pratica lavorativa, senza cioè confinarla fra le azioni occasionali, emergenziali, ma come pratica fortemente diffusa che contribuisce ai processi reali di crescita degli ormeggiatori/barcaioli e di riorganizzazione e modernizzazione degli stessi Gruppi.

Grazie e buon lavoro a tutti.

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

Tavola rotonda

La sicurezza e l'efficienza non sono un caso

Il ruolo delle Autorità ed il contributo dei servizi tecnico-nautici

LIPARI, 15 GIUGNO 2007

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

TAVOLA ROTONDA

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

Lipari, 15 giugno 2007 - Hotel Tritone

Programma

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

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

Ore 15,00 ***Relazioni***

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

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

TAVOLA ROTONDA

GIUSEPPE VERMIGLIO
Ordinario di Diritto della Navigazione – Università di Messina

GRAZIANO MAZZARELLO
Componente della VIII Commissione del Senato della Repubblica

FABRIZIO SOLARI
Segretario Generale FILT-CGIL

MICHELE META
Presidente della IX Commissione Trasporti Camera dei Deputati

MARIO TASSONE
Componente della IX Commissione Trasporti Camera dei Deputati

RAIMONDO POLLASTRINI
Vice Comandante Generale Corpo Capitanerie di Porto

LUIGI COCILOVO
Vice Presidente del Parlamento Europeo

FRANCESCO NERLI
Presidente Assoporti

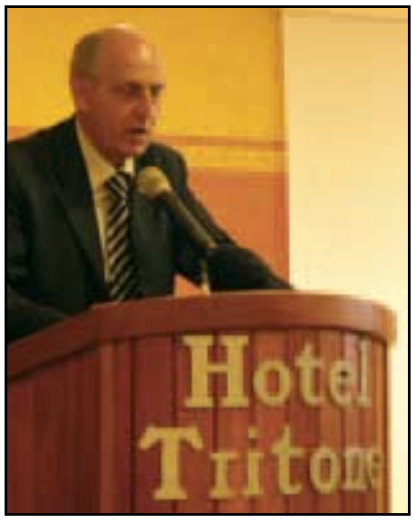
Conclusioni
ALESSANDRO BIANCHI
Ministro dei Trasporti

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



EFFICIENZA E SICUREZZA NEL LIBRO MASTRO DEGLI ORMEGGIATORI-BARCAIOLI

Anatomia di un ruolo



Qui sopra, il 'padrone di casa' Antonio Messina, capogruppo dell'ospitante Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli delle Isole Eolie. Nelle altre foto, immagini tratte dalla scansione della Tavola rotonda; tra i partecipanti, gli ammiragli Dassatti e Pollastrini che proprio in questa occasione hanno ufficialmete dato l'annuncio del loro avvicendamento al comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto.

Il concetto è chiaro: *"Si tratta di interpretare il nostro ruolo in un contesto in continua evoluzione, nell'ambito della quale la nostra funzione deve mantenere una collocazione forte che però non snaturi i nostri compiti, anzi, sempre più li arricchisca in relazione del perseguimento dell'interesse generale. L'esperienza da noi acquisita conferma che questa è la strada giusta, fino ad oggi e speriamo anche domani. Per mantenere il nostro ruolo va ricordato che abbiamo dovuto modificare fortemente tutte le modalità nel rapporto con le esigenze pratiche del servizio, con gli utenti, con le autorità marittime e portuali; ma questo nostro adattamento al mutamento del sistema intorno a noi - che abbiamo spesso anticipato e quasi mai subìto - ci sta dando grandi soddisfazioni, che sono ancora più grandi perché, a quanto ci consta, esse risultano condivise ed apprezzate anche da coloro coi quali quotidianamente siamo in rapporto"*.

Le asserzioni del presidente degli ormeggiatori italiani Cesare Guidi di cui sopra sono state espresse poco tempo fa nel suo intervento all'assemblea dei piloti, componenti della 'famiglia' dei servizi tecnico nautici portuali. Ma sono considerazioni che si attagliano con precisione anche al tema della tavola rotonda in programma il 15 giugno a Lipari, organizzata da Angopi - Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli dei Porti Italiani, in collaborazione con il Gruppo delle Isole Eolie e allacciata ai precedenti lavori dell'assemblea



generale dell'organismo associativo. La tavola rotonda s'intitola: 'La sicurezza e l'efficienza non sono un caso' (sottotitolo, "Il ruolo delle Autorità ed il contributo dei servizi tecnico – nautici"); ed è proprio alle sintetiche affermazioni di cui in precedenza che sembra riferirsi prestandosi così ad un dibattito che si ripromette di penetrare l'argomento in profondità attraverso gli interventi previsti dal simposio eoliano.





Il programma della manifestazione, pubblicato qui di lato, attesta le specifiche autorevolezze - assunte anche sul fronte delle esperienze dirette - di relatori e partecipanti alla tavola rotonda. È possibile che la sintesi della giornata detti definizioni aggiornate del ruolo di Autorità e Servizi tecnico nautici appunto per trasformare le casualità in certezze. L'essenza di ciò si coglie dai concetti di Guidi citati in precedenza, ma opportunamente agganciati ad altre considerazioni relative un accordo interassociativo nel settore marittimo – portuale valutato "di particolare importanza" dal presidente Angopi. Che lo definisce "come acquisizione positiva di un concetto lato della sicurezza perché, pur partendo da singole e specifiche prestazioni nelle quali tale sicurezza si esplica, allarga lo sguardo alla totalità del porto, del naviglio, della navigazione, dell'ambiente, della salvaguardia della vita umana e delle emergenze vere e proprie".

Per tali motivi, "in questo accordo si concepisce l'esercizio della sicurezza come un bene comune che il porto in quanto tale dispone per soddisfare le esigenze in primis, ma con quello spirito a cui ho accennato. È per questo che i singoli componenti messi insieme, i Servizi tecnico nautici, quelli del comma 1bis, formano un vero sistema di sicurezza della navigazione e dell'approdo, grazie al quale, sotto l'autorevole coordinamento dell'autorità marittima, si può intervenire in qualunque momento e circostanza. Il fatto che l'accordo preveda una centralizzazione per momenti importantissimi quali tariffe, regolamenti, normative essenziali del servizio non nasce affatto dalla volontà di mortificare un dinamica locale, o soffocare elementi di diversificazione che possono esistere nei singoli porti, ma dalla necessità che trattandosi di servizi addetti alla sicurezza tutti gli aspetti che ne derivano la natura, le



caratteristiche e il costo siano coerenti con l'obiettivo primario della massima funzionalità che è e deve essere l'elemento discriminante per valutare correttamente anche il costo economico reale".
Tra i partecipanti alla tavola rotonda di Lipari figurano componenti delle Commissioni trasporti di Camera e Senato. Con questi Istituti gli ormeggiatori – barcaioli italiani hanno avuto formali relazioni con le audizioni richieste all'Angopi. In quelle occasioni il presidente Guidi ha potuto illustrare gli obiettivi perseguiti dalla categoria nel cammini di progressivo riassetto per conformarsi alle necessità di navi e porti, sia nell'aspetto operativo – commerciale sia nei termini di sicurezza e successivamente di security. In una di tali audizioni l'Angopi richiamò l'attenzione sul ruolo degli ormeggiatori nel quadro della competitività dei porti e nella prospettiva dell'apertura del mercato. Affermò che maggiormente il porto è efficiente e sicuro e più è un porto competitivo: fattore primario che interessa agli utenti e che deve interessare al legislatore e a chi fa politica portuale. Dunque, l'idea di isolare singole componenti del porto per vedere quale sia il tasso di 'concorrenzialità' al suo interno impedisce di vedere il quadro portuale complessivo, ossia l'insieme fondamentale per perseguirne l'efficienza e la concorrenzialità.
E sul tema della conpetitività, parlando di sé stessi senza tema di smentita, gli ormeggiatori – barcaioli sostennero e tuttora sostengono che ovunque in Italia i loro servizi sono resi in modo efficace, pronto, efficiente, con soddisfazione massima degli utenti. E che tutto ciò avviene con costi di regolazione modesti e a tariffe certamente virtuose; imputandone il merito al progressivo affinamento del servizio, del recupero di produttività e del quadro di regole chiare e stabili. "Pertanto, rispetto a questo modello, l'idea che un 'mercato concorrenziale' possa funzionare meglio deve tener conto del fatto che, trattandosi di servizi pubblici, qualunque 'apertura' ulteriore di mercato, richiederebbe comunque una regolazione, più invasiva e a posteriori, e probabilmente più costosa e meno efficace". Non una opposizione di principio, quella degli ormeggiatori – barcaioli, bensì il frutto di un'analisi pluriennale, di una seria valutazione giuridico - economica, e di una insofferenza verso i dogmatismi applicati al di fuori dei contesti che sono loro propri. Dunque, la scelta di fondo è in definitiva una sola: privilegiare comunque l'estensione del mercato o privilegiare l'ottimizzazione del servizio? "È solo sulla base di questa scelta che possiamo trovare quella misura e quelle norme migliorative del servizio reso".
Questa l'immagine della categoria mostrata all'esterno, agli interlocutori del mondo politico, della pubblica amministrazione, dell'utenza. Immagine non dissimile però da quella - anche più grintosa – assunta al proprio interno, laddove sia necessario contrastare la tendenza verso la comoda, ma insidiosa vita del …topo nel formaggio, quale semplice custode di uno status quo sempre più precario. Sempre in tema di liberalizzazioni in una riunione di vertice la presidenza Angopi ebbe, per esempio, a ribadire. "Modelli organizzativi come i nostri trovano sempre più la loro giustificazione in economia di mercato, se costituiscono una vera garanzia di







funzionalità ed efficienza in grado di correggere le eventuali storture, soprusi e ingiustizie che il mercato facilmente determina, adottando una propria, intrinseca deontologia, che in parte è poi la già discussa carta dei servizi. È dunque d'obbligo darsi regole e assumere comportamenti che non attengano alla mera nostra protezione e alla massimizzazione degli introiti, ma soprattutto attivarci a favore di un servizio per il porto e per gli utenti. Il porto non esiste per far campare noi, ma per permettere, facilitare la mobilità di uomini e merci. Ed è questo il contesto nel quale ha senso e si ritaglia la nostra funzione di servizio pubblico che deve essere svolto da veri professionisti organizzati".



"È bene che si sappia - dentro la categoria e fuori - che sempre più s'impone la condizione, anzi la precondizione che ciascun addetto/operatore sia portatore di deontologia, di professionalità, di qualificazioni da verificare continuamente e non accertate solamente in quelle che taluni hanno definito 'giornate magiche'. Rispettando questa impostazione la categoria ha saputo in questi anni anticipare le risposte alle nuove domande che arrivano dalla società, dallo shipping, dai porti dove peraltro, sono avvenuti mutamenti colossali che richiedono nuovi impegni e che non possono essere assolti solo con le figure del tradizionale 'del maneggio cavi". Al contrario, servizi che devono sempre più costituire unità dinamiche di sostegno per la modernizzazione e l'efficienza del porto. Saprà il sistema portuale italiano accogliere queste stimolanti vocazioni? La risposta alla tavola rotonda del 15 giugno di Lipari. Della quale qui di seguito si pubblicano l'intervento di apertura del presidente Angopi e quello dell'ammiraglio Luciano Dassatti, comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, la cui prolusione risultanon strettamente attinente alla 'scaletta' della tavola rotonda, ma piuttosto come discorso di commiato, poiché proprio nella manifestazione eoliana è stato rivelato il suo avvicendamento con l'ammiraglio Raimondo Pollastrini.

Sempre legato al ritiro in congedo illimitato dell'ammiraglio Dassatti, piace qui rivivere il marinaresco saluto che gli ormeggiatori - barcaioli di tutta Italia gli hanno tributato attraverso la persona del loro presidente nazionale, in segno di stima ed affetto. Infine, alcuni spazi visivi dedicati all'intrattenimento dei oparticipanti ai lavori sia assembleari sia della tavola rotonda, riscontro di una inappuntabile organizzazione, chiaramente resa più agevole dall'incomparabile cornice delle isole Eolie; là dove nasce l'incanto!



Lipari, 15 giugno 2007

Tavola Rotonda

La sicurezza e l'efficienza non sono un caso

Il ruolo delle Autorità e il contributo dei servizi tecnico-nautici



IL RUOLO DEL MEDITERRANEO NEL SETTORE DEI TRASPORTI MARITTIMI

Quel mare da difendere

Ringrazio tutti gli ospiti graditissimi che hanno voluto accettare il nostro invito, saluto anche con grande gioia e fraternità le rappresentanze dei Gruppi che sono qui a testimoniare con la loro presenza oltre all'amicizia e alla passione che coltivano per questa Associazione, il riconoscimento del nostro proficuo ed intenso lavoro, permettetemi però di fare un saluto particolarmente sentito all'Ammiraglio Dassatti che sta per lasciare il servizio attivo e che riteniamo di festeggiare al termine dei nostri lavori. Un ulteriore ringraziamento va ai nostri colleghi dell'isole Eolie per l'accoglienza ricevuta e l'apporto che hanno dato all'organizzazione dei lavori, sapendo che la scelta non è stata influenzata da questa cornice panoramica e storica, unica al mondo, che, comunque, speriamo ispiri tutti noi al massimo impegno nel trattare i problemi in discussione. Ma vuole essere il riconoscimento della nostra convinzione dell'importanza che assume il Mediterraneo per quanto riguarda il ruolo sempre più incisivo che sta avendo nel campo del trasporto marittimo.

Entrando nel merito dei nostri lavori è noto a tutti che un incidente ad un vettore marittimo anche di medie e piccole dimensioni, ma che trasporta materiale tossico o comunque inquinante, rappresenta un rischio aggiuntivo di grande impatto nella attuale fase caratterizzata dall'inquinamento della biosfera: basti pensare alla petroliera ecuadoriana "Jessica" con il suo carico di 600 tonnellate, che nel gennaio 2004 incagliatasi a poche centinaia di metri dell'isola di San Cristobal, ha procurato un grave disastro per il delicato ecosistema del famoso arcipelago delle Galapagos.

Ma la cosa che maggiormente preoccupa, rimane il comportamento di troppi soggetti che non si attengono al rispetto delle norme riguardanti la navigazione marittima: mi riferisco alla pulizia illegale delle tanke, o all'espulsione fuori bordo delle acque di sentina e delle scorie; si tratta di (illeciti) modi di agire che si aggiungono al normale inquinamento causato dai motori per la trasmissione dell'energia meccanica ai propulsori e generatori delle navi.

Questi problemi, già di per sé gravi ovunque, diventano ancora più drammatici per un mare interno *(he eso thalassa)* qual è il Mediterraneo, a causa del tempo lunghissimo di ricambio delle sue acque per il quale occorrono, all'incirca, dai 70 ai 90 anni. Proviamo ad immaginare, per esempio, alle conseguenze nel Mediterraneo, e non voglio pensare che possa succedere in questa zona che ci ospita, di un incidente – tutto sommato modesto – quale quello occorso quest'inverno nella Manica, quando il passaggio ciclone Kyrill ha provocato lo sbandamento della portacontainer 'MSC Napoli', che trasportava, tra l'altro, 1700 tonnellate di materiale tossico.

Inoltre, il *Mare Nostrum* questo mare, che è il grembo della nostra storia e della nostra civiltà, è diventato la via marittima fra le più congestionate al mondo: pur rappresentando meno dell'un per cento (0,8) dei mari di tutto il pianeta, esso "ospita" il 30%, del traffico navale mondiale, aggravato, ancora oggi, dall'eccessiva presenza delle cosiddette "carrette del mare"; a questo devono aggiungersi lo sviluppo e la ripresa industriale che investe tutti i Paesi costieri del Mediterraneo ed europei, con il suo corredo di rifiuti inquinanti; l'incremento esponenziale del turismo, fonte di ricchezza, ma anche di inquinamento: giova ricordare che gli arrivi nel mondo nel 1980 erano 288 milioni di turisti e che oggi siamo al miliardo; e infine l'attività diportista (la cui produzione è cresciuta dell'80% fra il 2000 e il 2004 e ben del 230% nel mercato nazionale).

Di fronte a queste constatazioni, ci si rende conto dell'urgenza di provvedimenti atti a salvaguardare un Mare che da fonte di sviluppo e di vita può trasformarsi nel suo contrario. Questo rischio è presente nell'agenda delle istituzioni: la UE ha finanziato un ultimo progetto 'Circe', per la creazione del centro "EuroMediterraneo" per i cambiamenti climatici, dotandolo di un finanziamento pari a 10 milioni di Euro per quattro anni. Questo progetto si aggiunge al 'Ramses' creato per la rilevazione ed il controllo, in alcune aree mediterranee,

delle tracce di petrolio e dovute al passaggio delle petroliere e al 'Cleopatra', utile al monitoraggio degli inquinamenti chimici e per l'aiuto alle autorità incaricate della gestione delle emergenze costiere nei loro compiti istituzionali.

Per quanto riguarda la nostra esperienza, il 28 aprile dell'anno scorso a Taranto, nel corso della tavola rotonda sul tema *"L'Italia quale piattaforma logistica e della sicurezza tra politica dei porti europei e regole di mercato nel Mediterraneo"*, noi abbiamo già fatto presente la possibilità (necessità?) di un intervento, coordinato fra i vari Paesi rivieraschi, a proposito delle rotte marittime da seguire nel Mediterraneo; quanto sopra sia per controllare la regolarità e fluidità dei traffici e del rispetto delle regole, sia per poter intervenire nei casi di emergenza mitigandone i danni e gli effetti, e sia per rilevarne l'impatto ambientale.

La realtà attuale caratterizzata dall'allarme che è stato lanciato dall'ONU e dalla UE sui cambiamenti climatici, ci induce a realizzare interventi per la tutela del Mediterraneo nel modo più articolato e rapido possibile. Il problema principale è quello di controllare ed impedire innanzitutto i comportamenti colpevolmente inquinanti, ma nello stesso tempo occorre un'azione costante finalizzata alla professionalità degli equipaggi e al miglioramento di tutti i vettori marittimi, all'ammodernamento delle flotte, compresi i vettori più adatti per i collegamenti con le isole minori, anche a garanzia e tutela degli stessi abitanti che svolgono una funzione indispensabile e di aiuto per il dominio o il possesso del mare.

Per quanto riguarda l'Italia abbiamo forse le carte in regola: dal 2004 la flotta italiana continua a rinnovarsi, posizionando il Paese all'avanguardia rispetto allo media mondiale, con un 60% di navi di età inferiore ai 10 anni e il 41% inferiore ai 5 anni; inoltre, abbiamo i cantieri all'altezza di questa situazione, mentre sul piano politico l'Italia ha la possibilità di avvalersi della sua posizione nel Mediterraneo per essere un punto fondamentale di coordinamento per quelle iniziative che si muovono sul terreno della conoscenza dei fenomeni in atto e delle conseguenti più idonee soluzioni per la salvaguardia del nostro mare.

Per quel che ci riguarda la specifica attività dei Servizi Tecnico Nautici, oltre alle cose più volte dette e ripetute, prima fra tutte che il costo della sicurezza non può essere ingabbiato in una concezione aziendalistica perché ciò non consente la quantificazione del rapporto costi/benefici e quindi il vantaggio che da essa ne deriva, per tanto la valutazione deve essere quella fra costo e funzionalità del servizio inteso in una visione complessiva. In questo quadro, l'aspetto fondamentale è l'efficienza dei Servizi Tecnico Nautici e in particolare l'incremento costante della professionalità degli addetti.



Professionalità che non è soltanto dettata dall'introduzione di nuove tecnologie o nuovi strumenti tecnologici, ma anche dalle azioni proattive nei confronti delle nuove e inedite esigenze. Sulla prima questione tengo a sottolineare che, di fronte agli sviluppi tecnologici, non dobbiamo essere un elemento frenante ma addirittura di stimolo di questi nuovi processi; sulla seconda, ritengo che sia necessario agire adeguandosi alle esigenze che nascono, per così dire, da fattori generali. Per esempio, il richiamato straordinario incremento del turismo e dell'attività diportista, comporta una presenza diversa per quanto riguarda il concetto di sicurezza ed il modo in cui si realizza, che richiede una certa elasticità nell'interpretazione della nostra attività istituzionale. È in questo quadro che va inserita l'attività di appoggio e supporto alle unità da diporto che abbiamo definito con AMI/Sailornet previa autorizzazione ed approvazione del Ministero dei Trasporti e del Comando Generale.

Così come va considerata, per altri versi, la collaborazione sottoscritta con i colleghi olandesi nel quadro dell'incremento della realizzazione di nuove strutture e piattaforme marine che sorgono per i motivi più diversi, ma che si possono collegare alle questioni fin qui trattate.

Per quanto riguarda gli aspetti tipici del servizio di ormeggio nelle isole minori, dobbiamo sempre tener presente che in questi casi succede spesso che i confini fra le diverse funzioni o fasi in cui si esprime il trasporto marittimo-portuale, sono labili. Ad esempio, qui nell'arcipelago eoliano, come a Lampedusa,

nelle Tremiti, Ventotene, Ustica, sono particolarmente intense le funzioni ausiliarie ed accessorie svolte dall'esperto del luogo/ormeggiatore nell'attuale situazione a tutela delle acque portuali e per la soddisfazione delle esigenze della nave e della sua sicurezza. Così, se è vero che la tipologia delle navi normalmente in arrivo e partenza per questi porti rende le prestazioni tecnico-nautiche degli ormeggiatori meno complesse rispetto ad altri scali, è anche vero che in questi porti minori l'ormeggiatore/barcaiolo diventa un supporto essenziale dell'Autorità marittima, per la mancanza degli altri servizi tecnico-nautici, e per le minori dotazioni in termini di uomini e mezzi che spesso caratterizzano questi porti rispetto a quelli maggiori. Quindi, ancora una volta, la nostra presenza si lega non soltanto alla "prestazione" del servizio, ma alla fornitura di un presidio di professionisti del mare a favore delle autorità competenti e della collettività.

A questo proposito quello che ci preme di più sottolineare è che la garanzia di questi collegamenti è possibile realizzarla soltanto se prevale una concezione pubblica di un servizio, come quello da noi offerto, in grado di assicurarne la realizzazione anche in quelle condizioni che non generano profitti. Sono, per altro, servizi indispensabili e necessari per la vita degli isolani che a loro volta, sono garanzia di tutela e di difesa delle stesse isole e quindi dell'assetto geografico e ambientale della zona. Richiamo questo aspetto perché, come accennavo, noi siamo profondamente convinti che i servizi resi alla nave, in termini di sicurezza della navigazione, non possono impropriamente essere definiti come mere attività commerciali dando in questo modo una valutazione riduttiva della nozione della stessa sicurezza. Quando si assicura la nave nelle sue operazioni – fase di accosto, disormeggio, movimento, passaggi in spazi ristretti e congestionati – in quel momento si realizza un beneficio di carattere pubblico perché innanzitutto tutela l'ambiente nel quale opera.

Sono anche queste le ragioni per le quali consideriamo i Servizi Tecnico Nautici, e per essi l'ormeggio e il battellaggio, servizi offerti dal porto, in quanto infrastruttura per tutti gli utenti, e garanzia unitaria e complessiva nell'intero ambito portuale. Tenuto conto che in Italia, tranne rare eccezioni, i porti sono insediati all'interno delle città, allora l'elemento sicurezza diventa il perno centrale per impedire che il porto stesso diventi fonte di grave inquinamento.

Così, l'efficiente sicurezza del transito navale in porto ci viene autorevolmente confermata da uno studio affidato dal Dipartimento della Protezione Civile nel quale, sulla base di stime delle frequenze incidentali, sono stati calcolati i rischi di un qualunque incidente determinato da attività industriali, portuali e trasportistiche di merci pericolose; e si è riconosciuto che, nel porto analizzato, proprio in virtù delle stringenti procedure adottate, il trasporto navale è considerato soltanto fra le "sorgenti che contribuiscono in misura ridotta o trascurabile al rischio nell'area di impatto".

Concludo esprimendo un concetto a cui credo profondamente e che mi pare debba essere alla base di ogni valutazione quando si prende in esame il problema del trasporto nella sua accezione più vasta: la rete trasportistica e le diverse modalità che la formano devono essere sempre strettamente correlate fra loro, e distribuite in modo da corrispondere alle esigenze delle diverse aree geografiche e socio/economiche, in modo che ovunque possano rappresentare un elemento di sollecitazione dello sviluppo e di una sua distribuzione il più possibile omogenea.

L'altra cosa è che il costo economico del trasporto va affrontato in termini di efficienza e funzionalità di tutti gli elementi che intervengono nel ciclo aziendale e nei suoi effetti, al fine di poterne valutare in termini oggettivi tutti i costi effettivi non solo in termini di:

i) regolarità e certezza dei tempi "da e per";

ii) integrità delle merci, ma anche dell'impatto che il trasporto ha sull'ambiente marino, sulla sicurezza delle rotte, delle coste e dei porti oltre che sul controllo delle merci trasportate e della loro pericolosità.

Sono condizioni che possono essere garantite solo se si è in grado di assicurare i necessari requisiti di sicurezza: pertanto, quando si affrontano questi problemi, è impossibile non considerare questo aspetto.

In tutto ciò ci viene in aiuto la posizione del Ministro, quando interviene sulla necessità di un "Coordinamento nazionale per definire indirizzi e programmi": si è insistito su una concezione basata sul sistema portuale nazionale per soddisfare le esigenze non solo dei flussi di traffico, ma dell'interdipendenza delle varie modalità, comprese le autostrade del mare, e della necessità di una filiera logistica efficiente.

E solo nell'ambito di questa visione si possono accogliere ed inserire le diverse pressioni che nascono localmente. Per la stessa ragione, per quanto riguarda la sicurezza, è fondamentale soprattutto che le forme operative ad essa preposte siano omogenee e rispondano a modalità uniformi su tutto il territorio nazionale, senza quindi cedere a esigenze di carattere localistico, da valutarsi e inquadrarsi invece nel contesto generale.

Proprio partendo da queste considerazioni, noi riteniamo che sia indispensabile una regia nazionale che si integra con l'Europa per adeguare tutto il sistema del trasporto capace di rispondere alla domanda dei flussi commerciali, in grado di favorire una crescita equilibrata, anche in senso territoriale, del nostro Paese.

Vi ringrazio per l'attenzione.

C.P.

Una delle tutele



Prua su Lipari



SENSIBILITÀ DELL'AMMIRAGLIO DASSATTI AD UN PASSO DAL SUO AVVICENDAMENTO

Quell'animo marinaresco

Anteprima, a metà giugno 2007, dell'avvicendamento alla barra di comando del Corpo delle Capitanerie di Porto italiane. La conferma del cambio di vertice dell'Istituto, giunge in forma confidenzial-amichevole nel corso del convegno che si svolge a Lipari, nell'ambito dell'Assemblea dell'Associazione Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani (Angopi). Il passaggio di consegne è ammesso dall'Ammiraglio in carica Luciano Dassatti che conferma le previsioni dell'ambiente marittimo – portuale sul nome del suo successore, l'Ammiraglio Raimondo Pollastrini, anch'egli presente alla Tavola rotonda, improntata sul tema: 'La sicurezza e l'efficienza non sono un caso. Il ruolo delle Autorità ed il contributo dei servizi tecnico – nautici'. Disparati i temi affrontati dall'ammiraglio, iniziando, appunto, dai caposaldi della sicurezza e di quanto tecnicamente ed emotivamente ne consegue. Dunque.

"Nel soccorso c'è un meccanismo che induce a chiedere, quasi a pretendere, la certezza di risultato", dice l'ammiraglio. "Non accettando l'incidente che provoca la morte, si tende ad esigere garanzie dalla prevenzione, dai dispositivi di sicurezza, dagli addetti ai salvataggi. L'opinione pubblica più generalizzata – il mio conterraneo del Trentino, per esempio – vuole i risultati. Dice: 'Ci siete voi e li dovete salvare; hai promesso, dunque devi salvare, raggiungere un risultato positivo'. Ma non è così semplice, automatico, come qui tutti sappiamo. E ci angoscia, ci preoccupa altresì il non riuscire a spiegare l'insuccesso, pure a chi è del nostro ambiente, anche ai familiari dei pescatori che pur conoscono i rischi che corrono i loro cari; pur sanno che c'è la Guardia costiera che in caso di bisogno tenta di salvarli, che tenta fino in fondo di riportarli a casa".

Dopo questa accorata premessa il comandante Dassatti ne avanza una seconda, più tecnica-organizzativa, e conferma l'esigenza di coordinare da parte di un solo organismo tutti coloro che hanno, o avranno mezzi nautici in dotazione. "Bisognerebbe però capire se coloro che acquisiscono i mezzi lo fanno per poi avere il diritto di sedersi a dei tavoli…". E l'ammiraglio non cela il timore che tanti si mettano nelle condizioni favorevoli per poi accedere e partecipare a tavoli tecnici per avere non responsabilità, ma poteri. "E su questo io non sono ovviamente d'accordo!, abituato come sono in 46 anni di lavoro, ad assumermi ed esercitare delle responsabilità senza pretendere né cercare dei poteri, sicuro che il marinaio questo voglia e che questo sappia dare".

L'ammiraglio ribadisce comunque di non volere criticare né giudicare o polemizzare se altri acquistano, hanno i mezzi, spendono bene o male le proprie risorse. "Sono solo preoccupato: se si propone un trust operativo del mare andiamo a verificare i requisiti di tutti; soprattutto quelli etici di chi vuole partecipare: se sono in possesso dei termini giuridici per farlo, quali sono le motivazioni che li spingono e quali sono i risultati che propongono di dare". Ciò accertato ci si può sedere al tavolo della discussione, "altrimenti lasciamo fare a quelli che da tanti anni lo fanno, studiano, si preparano con modestia e umiltà, ma con la consapevolezza della responsabilità che hanno imparato sulla loro pelle ad esercitare".

L'ammiraglio Dassatti parla 'a braccio'. Gli argomenti si susseguono su tempistiche anche emotive. Il riferimento appena fatto ad un certo tipo di approccio agli impegni di lavoro lo riporta sul terreno del suo avvicendamento con l'ammiraglio Pollastrini. "Pensavo che la mia fuoriuscita fosse ancora riservata; ma sono contento che si sia manifestata in questo ambiente, così caro e vicino a noi. E qui dentro si può dire che Raimondo, che mi sostituirà nell'incarico, è un mio fraterno amico, nonché un fraterno amico vostro. Ho avuto occasione di manifestare, e qui lo confermo, che il legame tra noi è così grande che in 46 anni di lavoro raramente se ne è formato un altro simile".

Nell'arco del suo mandato di Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, l'ammiraglio Dassatti ha espletato il proprio ruolo ed espresso il suo favore professionale in alcuni avvenimenti che hanno

contraddistinto il cammino dell'Angopi, ovvero degli ormeggiatori e barcaioli italiani verso il miglioramento delle loro attività a servizio della comunità marittima e portuale. In particolare, la presenza della più elevata Autorità marittima si è segnalata in occasione dell'offerta Angopi a sostegno della nautica da diporto e più ancora nella sua intesa con gli ormeggiatori di Rotterdam per servizi internazionali off-shore. A fronte di questi sentimenti di stima non stupisce che egli e non altri sia stato invitato a dare avvio all'Associazione mondiale degli ormeggiatori, l'Ibla da lui tenuta a battesimo lo scorso anno a Ravenna.

Ecco, allora, che: "oltre a tutte le esperienze professionali sono anche nate profonde amicizie, con sentimenti di veri marinai, fondati – e questo è importante – sulla sincerità e sulla solidarietà. Questo ce lo dobbiamo dire, una volta per tutte; ma lo sappiamo e lo sentiamo. Per tutti, un abbraccio; e un ringraziamento a Cesare Guidi, presidente di Angopi, per l'ospitalità, per la simpatia e per l'amicizia. L'amico Cesare che conosco da lunga data e con il quale abbiamo condiviso tanti progetti, uno più interessante dell'altro; tanti dei quali realizzati all'interno e al di fuori del compito prettamente istituzionale degli ormeggiatori italiani".

Poi, lo sguardo si volge verso l'interno, in una sorta di testamento di congedo, prima di accedere alla serenità di altri impegni. Quindi, "anche se con il senno di oggi, mi consento di trarre qualche conclusione sulla vita di due anni e mezzo che mi ha visto a capo del Corpo delle Capitanerie di Porto. Accennerò ad alcuni elementi che credo siano stati e saranno sicuramente importanti per la crescita delle nostre Capitanerie. Prima fra tutti la rinnovata apertura del Corpo all'incontro e all'ascolto, o meglio, al suo sapere ascoltare per cogliere il senso vero delle esigenze, interpretarle e individuare le soluzioni tecnicamente sostenibili, per favorire l'indispensabile quanto corretto equilibrio degli interessi di tutta la nostra filiera. Ho avviato, aperto e diffuso questo nuovo metodo; sono convinto che servirà per poter partecipare ad un vero sistema-Paese. Dobbiamo presentarci con obiettivi univoci e uniformi; solo così si potranno migliorare gli attuali assetti e si potranno conquistare nuovi spazi".

Con la limpidezza dei torrenti del suo Trentino l'affezione all'Istituto e la fedeltà verso i suoi compiti prosegue irruente. "Un secondo elemento è costituito dal tema della sicurezza, che ho traguardato come sicurezza marittima, comprensiva di safety, security e della fondamentale tutela dell'ambiente marittimo. Molte volte avete sentito parlare di sicurezza globale, o totalizzante, come mi piace definirla, per indicare che l'approccio non è più di tipo settoriale, ma che deve tenere conto di tutta la molteplicità del tema. Più nel dettaglio, nel caso della sicurezza marittima, l'approccio globale mira a delineare un assetto di garanzia rispetto a un bisogno primario; che quindi corrisponde a un diritto del cittadino nonché a un preciso dovere dello Stato di assicurarlo. Perciò



ci dobbiamo provare!, anche se, e lo dico con l'angoscia di marinaio, purtroppo non significa certezza di risultato, quando talvolta dobbiamo cercare dei naufraghi".
"Nel campo della sicurezza dei porti, è essenziale la centralità delle azioni di vigilanza e controllo, volta ad assistere e garantire lo sviluppo più ampio possibile di tutte le attività portuali. La moderna Autorità marittima deve appunto costituire – e già me lo avete sentito dire – l'hub, il perno, il mozzo della sicurezza dello shipping in generale, fulcro della sua azione istituzionale per muovere tutti gli organismi coinvolti e interessati allo sviluppo: nessuno escluso, anche se sono diciassette o diciotto, come già avvenuto. Come dico ai miei giovani Ufficiali, lo scopo del moderno comandante dovrà essere quello di gestire le attività di sicurezza marittima in termini di globalità, acquisendo il massimo dei consensi e del rispetto da parte delle autorità di Governo, favorendo la partecipazione di quelle portuali, delle forze di Polizia e di altre istituzioni".
Di seguito, il capitolo sempre più attuale e pressante della tutela ambientale. "Le nostre componenti operative affrontano oggi le situazioni con l'ottica non più dell'accertamento di semplici violazioni; ora si applicano azioni di tutela più ampia, che spazia dalla conservazione delle risorse biologiche del mare e della biodiversità alla generale salvaguardia dell'ambiente marino. L'ultimo programma presentato dal Ministro dell'Ambiente fa proprio riferimento alla vigilanza integrata delle zone costiere, attraverso efficaci interventi diffusi su tutto il territorio, con particolare riferimento alle aree marine protette per annullare pericolose incursioni che danneggiano il nostro habitat ambientale.
Terzo punto a favore del Corpo è l'aver posto le basi del suo ammodernamento. Di avergli conferito la sua vera fisionomia, che fonda le sue linee di attività sugli indirizzi di politica marittima delineata dall'Unione europea (da ultimo nel suo Libro verde, edizione 2006) e dal Governo. "Lo scenario di nostro interesse, quello del Mediterraneo, è all'attenzione non solo della Comunità europea e dei Paesi che si affacciano sul suo bacino, sempre più allargato verso oriente. Un potente giro di traffici marittimi globalizzati sta generando un flusso di passeggeri e merci in costante crescita. E tale incremento di traffici richiede una maggiore tutela dei territori costieri. Né sfugge l'Italia che è tutta una costa da salvaguardare"
Il riferimento dell'ammiraglio volge verso una più penetrante attenzione ai problemi proposti con inusitata pressione da una serie di fenomeni. Tra i quali si annoverano tanto i cambiamenti del clima quanto l'aumento demografico, il cui impatto interesserà sempre di più l'ambiente costiero, come dimostrato da numerosi studi di settore. "Di fronte a ciò l'obiettivo che si prospetta anche dinnanzi a noi è quello di assicurare crescita economica, benessere sociale, protezione ambientale attraverso un approccio integrato capace di stabilire un corretto equilibrio tra le diverse esigenze. E proprio perché è un bacino naturale il Mediterraneo è sicuramente il laboratorio ideale per applicarvi scelte integrate. Ricordo che la Convenzione di Barcellona del 1976 costituì trentuno anni fa il primo esempio di convenzione tra Paesi di differenti culture, differenti religioni, differenti valori. L'ambiente mare, o meglio l'esigenza di una tutela uniforme del bene-mare ne costituì e tuttora costituisce il collante".
A questo punto, la domanda che si pone è: 'Come si inserisce in questo contesto la Guardia costiera?, quale ruolo hanno le Capitanerie?'. L'ammiraglio Dassatti fornisce la risposta. Questa. "Tutte le Capitanerie, proprio in ragione dei molteplici compiti, con dipendenze da più dicasteri, si sono fatte trovare - professionalmente parlando - perfettamente inserite nell'approccio indicato in precedenza, facendo proprie le scelte operate a livello europeo. La Guardia costiera, infatti, costituisce una organizzazione dedicata ad assicurare le esigenze sia di sicurezza, della salvaguardia della vita umana in mare, delle funzioni essenziali del trasporto marittimo nella sua più ampia accezione sia della tutela dell'ambiente".
Ma non solo. "In un più vasto contesto va sottolineata anche la collaborazione con il settore dell'industria nazionale, che rappresenta per il Corpo un importantissimo e determinante valore, perché consente soprattutto al personale delle Capitanerie di garantire sicurezza in sicurezza". Il comandante Dassatti coglie l'occasione per esprimere gratitudine al comparto industriale per il suo affiancarsi a quella che lo stesso ammiraglio è solito ormai chiamare – con appropriato conio - industria nazionale di Guardia costiera. "Ecco, il confronto continuo e sistematico ha consentito di realizzare una importantissima integrazione di conoscenze tecniche, di cooperazioni di massimo livello. In realtà possiamo affermare di avere ricevuto molto dalla nostra industria in una complementarietà professionale di elevati contenuti hi-tech di indiscutibile valore".
La Guardia costiera costituisce dunque una struttura di coesione dei tanti soggetti interessati alla tutela del mare proprio per la sua specificità di essere un Corpo specialistico; e nel contempo elemento di organizzazione flessibile, funzionale per mansioni pubbliche riconducibili a vitali interessi. "In estrema sintesi possiamo essere considerati – come ho osservato in tante circostanze - un 'provider' di servizi di sicurezza marittima complessiva nell'ambito della Pubblica amministrazione". Ed è certo che ormai la Guardia costiera è all'attenzione interessata di organismi non solo nazionali. Un esempio? "Pochi giorni fa eravamo insieme Assoporti, Corpo delle Capitanerie – Guardia costiera e Procura

nazionale antimafia per parlare di noi; per dire che siamo sistema, che concorriamo a far crescere i porti nella legalità. Alla riunione c'erano moltissimi procuratori distrettuali, quasi tutti i presidenti delle Autorità portuali, agenti marittimi. Ma non è stato un convegno né una tavola rotonda: è stato il primo "incontro" per studiare come arginare l'opprimente fenomeno dell'illegalità. Ed è stato un successo per ciò che ci siamo detti prima e dopo gli interventi formali, protocollari; questo "formicolio" di informazioni, del parlare fra di noi, di conoscerci, credo sia stato un momento estremamente funzionale per tutti quanti.

Ma non solo in Italia il Corpo delle Capitanerie attira attenzione. Succede anche a livello europeo, dove parlando di sicurezza il vicepresidente della Commissione Franco Frattini si è richiamato alla Guardia costiera italiana. In breve l'onorevole Frattini ha ricordato di averci mandato "fuori casa", in Atlantico, ad aiutare il governo spagnolo nella sua lotta all'immigrazione clandestina, con grande successo, occorre dire. Le nostre capacità si sono espresse fino ad arrivare in Congo: sono stato in quella nazione africana a presentare studi di fattibilità di una loro Guardia costiera che vogliono uguale alla nostra: parola sia del locale ministro degli Esteri sia della Difesa".

Altro esempio, nello Yemen, giusto una settimana prima dell'appuntamento di Lipari. Dove la Guardia costiera ha innescato la presentazione di Finmeccanica al ministro degli Interni. "Effettivamente - riconosce l'ammiraglio – la nostra Guardia costiera è conosciuta forse più all'estero: nello Yemen, nell'Oman, negli Emirati Arabi, che non da noi. Ed è da rimarcare l'interessata attenzione – questo lo voglio dire perché è importante – del Segretario generale di IMO, ammiraglio Efthimios Mitropoulos, che sa della nostra attività internazionale e ci segue, e prima di partire e al mio rientro lo informo di ciò che cosa è stato fatto. Mi ha detto che sono uno dei pochi a fare questo, aggiungendo che 'finalmente qualcuno parla di sistema integrato di sorveglianza' che è una strategia per la sicurezza della navigazione, per il trasporto marittimo dei carichi pericolosi, dei passeggeri, ed è inutile che vada oltre: sto parlando a dei tecnici che sicuramente ne sanno quanto me".

Un processo difficile ed ambizioso bene avviato, dunque. Chi lo ha impostato è certo che l'impegno non possa che essere questo. Che i prossimi provvedimenti legislativi ne tengano conto per portare a compimento le misure organizzative e funzionali di un riordino del Corpo, progetto che, contrariamente a qualche timore, non tratta una radicale riforma, "bensì assolvere ad una esigenza di ammodernamento che tutti ci chiedono per rendere più corrispondente l'assetto del Corpo agli scenari e alle proiezioni europee". Da qui una riflessione finale volta al concetto di sicurezza, intesa come il percorso di una nuova e più moderna forma di solidarietà. "Se essa significa rimozione preventiva delle cause di un disagio, mi piacerebbe poter dire che la formazione, la disponibilità al dialogo, il supporto della genialità della nostra industria, la prevenzione a tutto campo, gli approfondimenti che tutti riusciremo a mettere in campo, la serenità del più convinto rispetto reciproco, sono i principali ingredienti che portano a farci sentire più garantiti contro le minacce alla nostra sicurezza. E allora, soddisfatta la mia domanda da cittadino e la mia offerta da responsabile istituzionale, di sicurezza nella solidarietà, posso ritenere esaurito il mio mandato di leader rimanendo pur sempre un marinaio".



Congedo blu mare

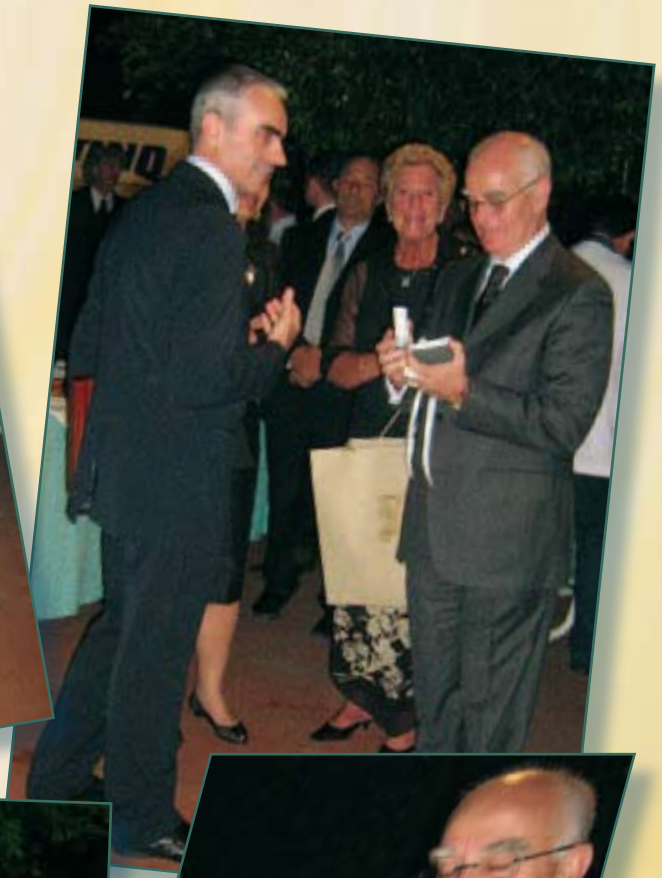






Una sorpresa, non completamente inaspettata però, la festa di commiato che gli ormeggiatori - barcaioli italiani hanno voluto dedicare all'ammiraglio Luciano Dassatti, comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto in procinto di andare in congedo illimitato. La notizia era nell'aria, ma tenuta riservata fino alla dichiarazione resa durante il convegno Angopi, magari proprio comunicata in quella specifica occasione per dimostrare stima e affetto alla categoria, forse anche nel nome della familiarità marinaresca. Sentimenti per altro completamente ricambiati, come da parole e omaggi del presidente Angopi a nome di tutti i colleghi. Quella stessa comunanza di sentimenti che rende naturale calarsi e partecipare a turbinose allegrezze.



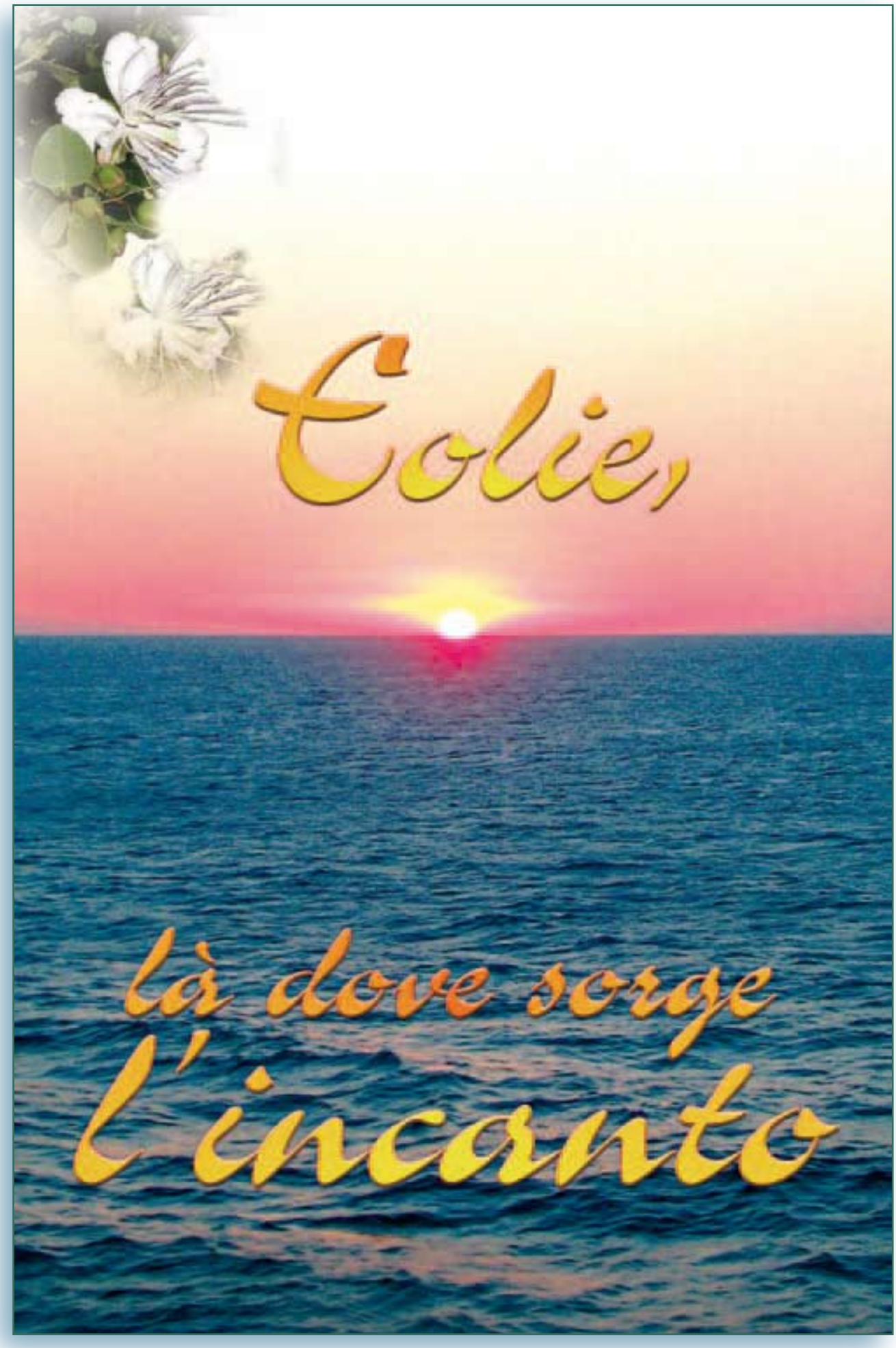










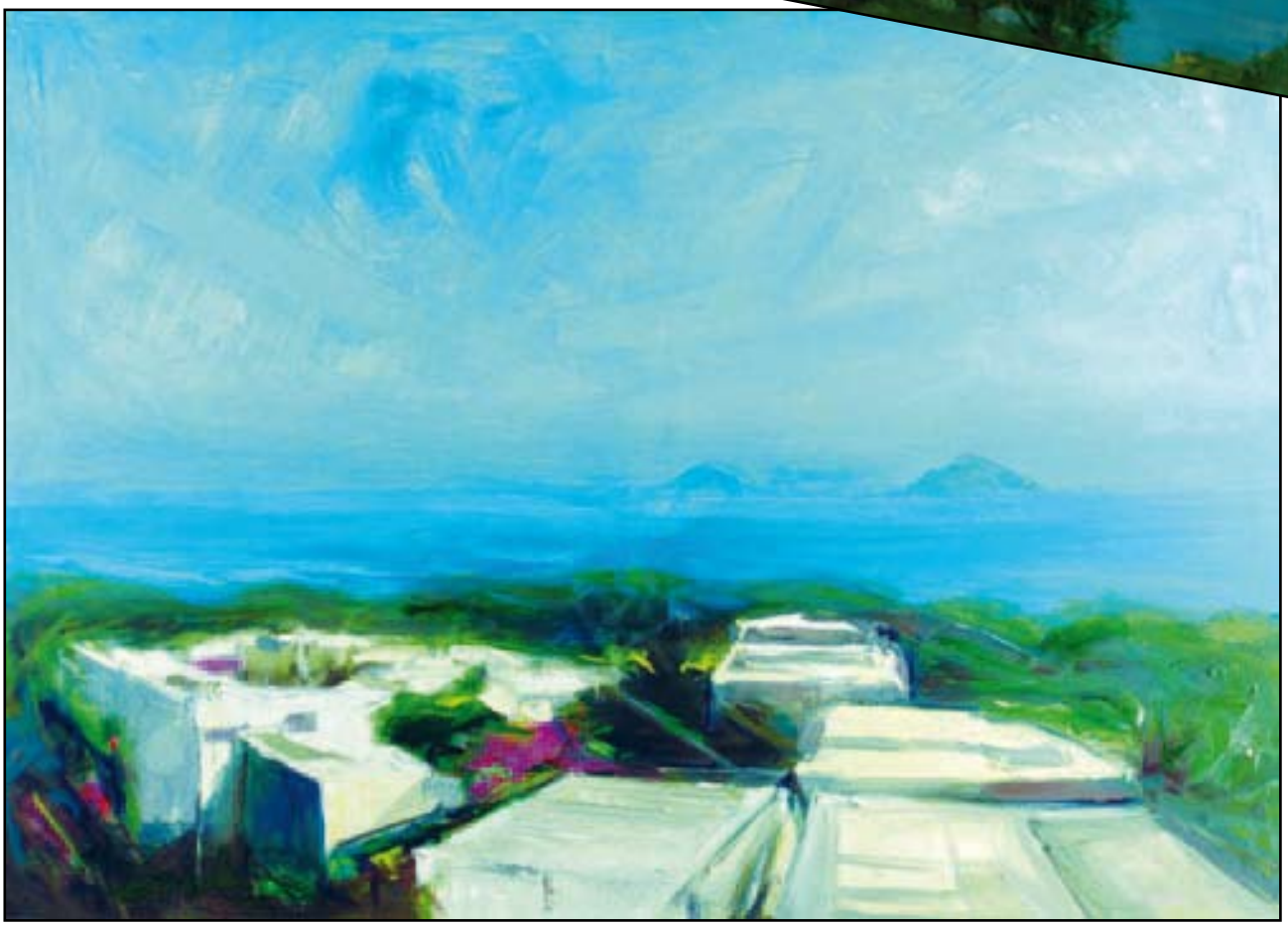

Eolie,
là dove sorge
l'incanto

Fierezze in gara

Il piacere delle ore trascorse in allegria tra amici, moltiplicato dalle attrattive dell'ambiente circostante. Dopo impegni di assemblee e simposi le parentesi del tempo libero sono essenziali per ritemprare e rinsaldare lo spirito di categoria. Ma è un intervallo di grande rilievo anche per ulteriori motivi, soprattutto legati alla sempre più fitta partecipazione di famigliari all'ormai consueto appuntamento extraromano. Così, come avvenuto sin dagli inizi, è in corso una bella gara tra Gruppi ospitanti. È la gara della fierezza: per la bellezza dei propri luoghi, per la loro storia e miti, per i sulluccheri culinari... Insomma, per poter dire che un luogo così è il più desiderabile! Parola di residente.

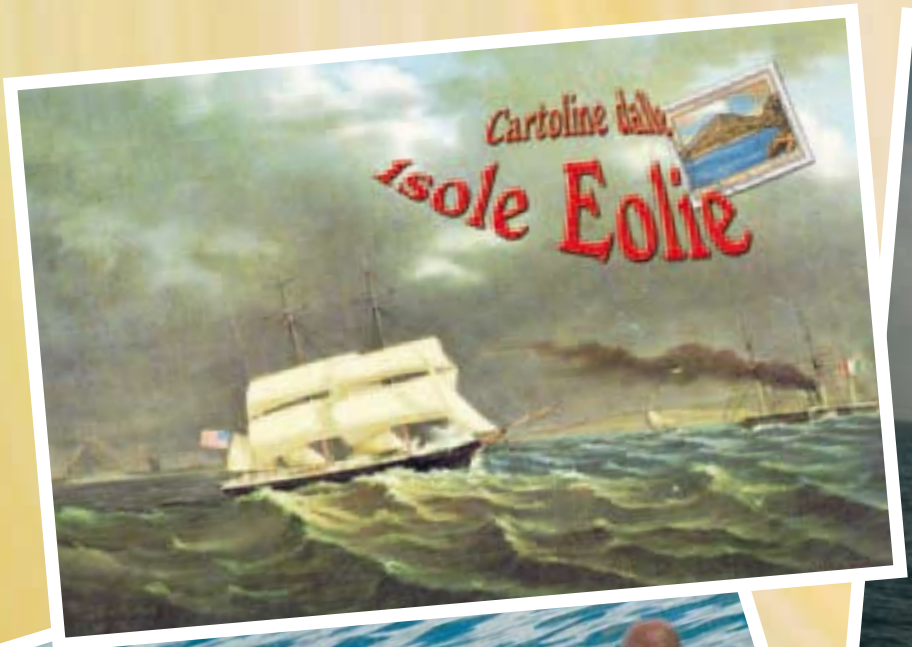
Le riproduzioni dei dipinti eoliani di questa pagina sono di Michele Ciacciofera, come il particolare usato per la copertina di pag. 12. Le fotografie sono relative a intrattenimenti ed escursioni programmati per i partecipanti ad assemblea e simposio Angopi, loro famigliari e ospiti.








Cartoline dalle
Isole Eolie


Cartoline dalle
Isole Eolie

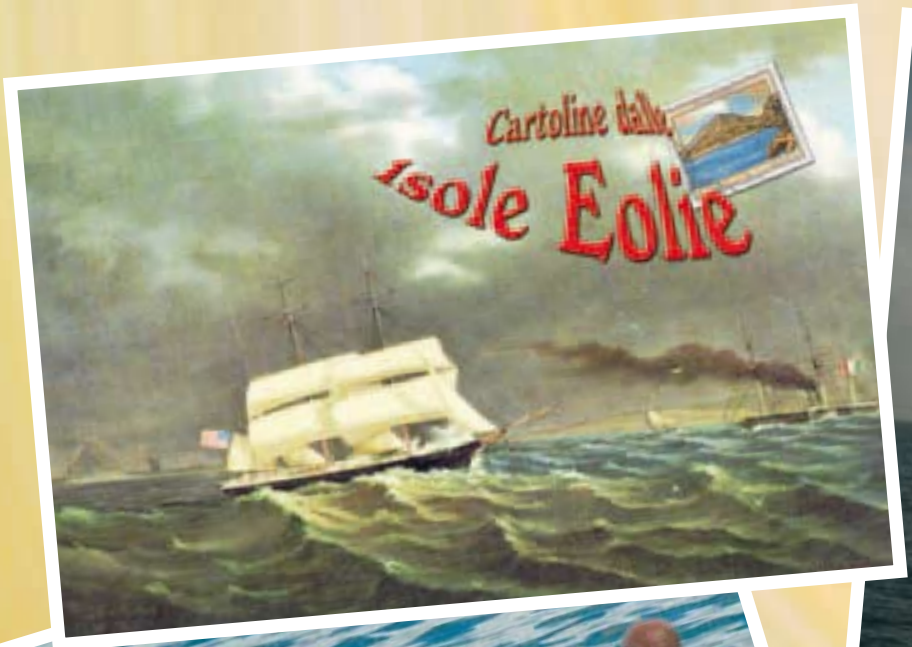









LIPARIM


Cartoline dalle
Isole Eolie










LIPARIM



Il fattore comune

Trenta e più 'clic', per accendere bagliori di rilevante significato e attualità nel panorama nazionale, europeo e mondiale degli ormeggiatori e barcaioli aderenti all'Angopi. La copiosa serie di lampeggianti flash è sorta dalla relazione del presidente dell'Associazione Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani, Cesare Guidi, alla 2ª assemblea generale ordinaria 2007 svolta il 13 dicembre a Pomezia, presso Roma. Ma altri spunti non meno pregnanti sono comparsi negli interventi dei coordinatori dei Gruppi di lavoro (Giuseppe Anziani, Lino Capozzi, Gianni Puglisi, Alessandro Serra), nell'informativa Eba - Associazione europea ormeggiatori (Marco Mandirola)e in quella del consulente di diritto europeo (professor Francesco Munari), nell'intervento del capo della segreteria tecnica del vice ministro dei Trasporti (dottor Enrico Maria Puia), nei diversi associati che hanno chiesto la parola e, ancora, nei commenti-precisazioni dello stesso presidente dell'associazione in corso di assemblea e nelle sue osservazioni finali. Il tutto ancora una volta accentuato dall'esemplare compattezza e maturità di categoria, mostrate soprattutto nella sessione dedicata ai delicati e fondamentali meccanismi statutari del sodalizio; e infine saldato al calore del conclusivo festeggiamento di colleghi approdati a conquistata quiescenza (gli ex capigruppo di Catania Alfonso Licciardello e di Savona Angelo Sifredi), o di dipendenti salpate verso altre attività (Sandra Maria Vartola e Cristina Cannone), ognuno accompagnato dal bagaglio affettivo Angopi.

Affettuosità che ha raggiunto l'apice della sensibilità di categoria radunando idealmente tutti gli ormeggiatori e barcaioli d'Italia nel ricordo del collega Filippo 'Filo' Rossano, poco tempo addietro vittima del dovere professionale nel porto di Ravenna. Un genere di commemorazione che a 'Filo' sarebbe stata assai gradita, svoltasi a Pomezia, con le rappresentative dei Gruppi del Settentrione e del Meridione d'Italia ad affrontarsi sportivamente in una gara di calcio a Lui intitolata e resa tangibile da relativa coppa. Che figurerà in un posto d'onore nella sede del Gruppo ravennate, ma che, ancora in forma ideale, è stata conquistata da tutti i compagni di lavoro

Nella scansione dei numerosi punti affrontati dal presidente Guidi si evidenzia la situazione dei porti

italiani e dei loro servizi, inclusi quelli di ormeggiatori e barcaioli. Porti penalizzati dal diffuso rallentamento dei propri ritmi di crescita rispetto agli sviluppi dei concorrenti europei. E che quindi sollecitano rapide iniziative di Governo per l'adozione di concrete politiche di settore, finalizzate a benefiche ricadute nell'intero sistema e nella sua filiera organizzativa e operativa. Dove si collocano anche i servizi tecnico-nautici; e tra questi ultimi gli ormeggiatori e barcaioli, che tramite la loro organizzazione di categoria non si sottraggono all'adozione di proprie iniziative, volte in particolare al miglioramento delle capacità professionali. Migliorie e affinamenti riferiti alle loro tradizionali attività di servizio pubblico, pur con specifiche attenzioni a ciò che sia di giovamento agli interessi generali dei porti di riferimento. Ma anche verso inediti fini, proiettati sul futuro, per esempio nell'ipotesi della proliferazione di attracchi off-shore di navi gasiere, o di qualsivoglia altra natura.
Sforzarsi di penetrare nei prossimi due o tre decenni del trasporto via mare e prepararsi ai suoi impulsi non è esercizio d'incerta divinazione. Al contrario, è la perspicace, ragionata intuizione del divenire d'inesplorati scenari marittimi e portuali, dove l'accresciuta professionalità, le maggiori esperienze e l'affinamento delle organizzazioni di lavoro possano dimostrarsi vincenti nei crocevia delle competizioni. Ed è qui il punto dove s'innesta il nuovo valore aggiunto del fattore comune tra i Gruppi. Ovvero una collaborazione interna capace di dare il via libera a loro aggregazioni, inedita forza primaria nella difesa delle prerogative di categoria; tanto più da difendere contro incombenti precarietà di lavoro conseguenti agli sconvolgimenti economici planetari: reale minaccia che, nel rispetto delle regole, ma



con la forza dell'alta professionalità acquisita induce a compattare i Gruppi, soprattutto a sostegno delle entità più piccole e deboli. Direttrice, questa, imboccata con fermezza da Angopi già con le missioni italo-olandesi nell'off-shore mondiale (iniziativa particolarmente lodata dall'ospite ministeriale dell'assemblea). E in questa direzione, pur gravata da ingenti sforzi economici e professionali, l'Associazione vuole proseguire, ovviamente nell'ambito autorizzativo delle Autorità marittime di riferimento e nei canoni delle migliori caratteristiche dei sistemi di sicurezza e di prevenzione.
L'argomento sopra evidenziato è stato poi ripreso dal presidente Guidi con ancora maggiore slancio e passione a fine giornata, in sede di conclusioni, dopo avere archiviata la risposta favorevole dell'assemblea ai contenuti della relazione: "Risposta eccezionale, superiore alle aspettative, che ha dimostrato di volere il salto di qualità e che indica la presenza viva e vigile della categoria nell'opera dell'organismo associativo". Poi, nuovamente il tema della qualificazione professionale. Questa volta, però, introdotto da una premessa di sapore tanto personale quanto confidenziale per la sua impressione che nell'operazione off-shore congiunta italo – olandese questi ultimi, oltre che per garantirsi alta professionalità, intendessero seguire con attenzione l'opera italiana per trarne eventuali insegnamenti: "Scopo più che opportuno e corretto nell'ottica dell'arricchimento professionale". Da qui il lancio lungo e ficcante nell'area delle risorse umane della categoria. Ma non solo per aggiornamenti, ma anche per l'avanzamento della qualificazione, quale appunto l'off-shore, azione anfibia tra mare e terra, nell'ambito di un processo di sviluppo delle specializzazioni volte alle specifiche professionalità di categoria. "Tanto è vero si è costituita una commissione tecnica che si recherà dapprima a Marsiglia e a Le Havre e poi in porti olandesi per capire cosa stiano facendo francesi e olandesi per la qualificazione dei loro ormeggiatori attraverso corsi di alta specializzazione". In sintesi, lavorare per definire il percorso di specializzazione più aderente alle caratteristiche della pluralità dei porti italiani, coinvolgendo quanto più possibile entità ministeriali, sindacali, etc, al fine di arricchire ulteriormente la già soddisfacente dote di titoli e qualifiche dell'organico dei Gruppi aderenti ad Angopi.
Dote di titoli e qualifiche di livello già soddisfacente, si diceva. Anzi, qualcosa di più, di recente confermato da convocazioni di rappresentanti Angopi presso la Commissione camerale per ascoltarne i pareri nell'ambito delle discussioni relative alla modifica del Codice della navigazione, sottolineando la funzione pubblica ormai profondamente inserita nel dna della categoria. Che ha pure in qualche maniera inciso nella promozione del modello italiano a livello di Unione europea, cercando di evidenziare quanto inopportuni siano i tentativi di scardinarlo, a fronte del 'dogma' delle liberalizzazioni pretese dal mercato. E qui il cerchio si richiude ancora una volta sulla forza aggregante tra Gruppi. Per esempio, tra Venezia, Chioggia e Ravenna uniti nel proporre un'entità realmente affidabile a servizio di possibili impianti off-shore adriatici di gas, rendendo scarsamente appetibili concorrenze composte da mestieranti croati o filippini: come le scelte effettuate dall'industria petrolifera di avvalersi di garanzie operative nei campi off-shore hanno ampiamente mostrato proprio agli ormeggiatori italiani che vi hanno operato.

g,g,

Le immagini



Le fotografie a corredo della cronaca dell'assemblea degli ormeggiatori e barcaioli di Pomezia riprendono alcuni aspetti della riunione. Qui a lato mostra il dr. Enrico M. Puia del Ministero dei Trasporti e il presidente dell'Angopi Cesare Guidi che consegnano l'attestato dell'intervento off-shore all'estero al coodinatore del relativo Gruppo di lavoro, Lino Capozzi. Nelle pagine precedenti l'obiettivo si è soffermato nella sala dove si è svolta l'assemblea. Al termine della quale il presidente Angopi e il presidente dell'EBA Marco Mandirola posano con i colleghi Licciardello e Sifredi approdati alla pensione e con le preziose ex impiegate dell'Associazione, Sandra e Cristina, avviatesi verso altre attività. Una forma tipica di categoria che trattiene nel proprio seno ogni suo componente ed esprime un profondo, affettuoso senso di stretta coesione. Coesione interpretata nel suo più alto valore dalla composizione che titola la cronaca dell'assemblea con l'immagine della coppa, premio di di una sfida calcistica tra ormeggiatori, dedicata all'indelebile ricordo del collega Filippo 'Filo' Rossano caduto sul posto di lavoro. In mare.