ASSEMBLEA ANGOPI, LA RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Cesare Guidi



Strategie 'openSea'



Cari colleghi,
grazie per essere arrivati da tutta Italia, da tutti i porti, qui a Roma per l'Assemblea di fine anno della nostra Associazione.
Stiamo vivendo un'altro momento importante, storico, perché saremo chiamati, oltre ad una valutazione ed un confronto sul lavoro fin qui svolto, anche ad un'analisi delle opzioni e delle strategie che dovranno caratterizzare la nostra azione nel prossimo futuro.

Prima di fare un consuntivo sulle attività svolte in questo ultimo anno, mi preme però mettere in rilievo quello che è avvenuto sul piano mondiale limitandomi, per ragioni di tempo, ad un solo elemento di valutazione che è quello del trasporto marittimo.
Riprendendo alcune statistiche si rileva che il trasporto marittimo nel "2005 è stato per tonnellate/miglia cinque volte superiore agli anni '60 e che si prevede un ulteriore raddoppio nei prossimi 10 anni". Ciò significa che tendenzialmente l'aumento si aggira intorno al 10-12% all'anno. Stime indicano che da qui al 2020 il trasporto merci aumenterà del 50% e quello passeggeri del 35%.
Di fronte a questa realtà si evince, ad esempio, secondo i dati che ha fornito il presidente di Assoporti Francesco Nerli nella sua relazione del 6 novembre scorso, che la componente marittima del commercio mondiale dal 2005 al 2006 è aumentata del 4.8%. Nell'area del Mediterraneo si stima in circa nel 9% annuo l'incremento del traffico containers.
Al riguardo voglio ricordare che l'Unione Europea ha esaminato più volte il problema del Mediterraneo ponendo al centro della sua strategia competitiva la politica marittima, individuando una serie di orientamenti e di misure concrete per far fronte alle nuove esigenze dei traffici anche in previsione della prossima costruzione della zona di libero scambio, che per peso e

La relazione del Presidente Guidi contiene sue riflessioni nate durante la lettura del testo precedentemente elaborato. Le riflessioni sono sottoposte all'Assemblea quali integrazioni e/o precisazioni per rendere ulteriormente chiari, forti e penetranti i concetti esposti. Le integrazioni sono pubblicate tra parentesi quadra e con questo carattere

dimensioni renderà quest'area tra le più grandi del mondo. Il 2010 quindi, può essere un'occasione importante per la crescita economica e strategica dell'intera area mediterranea, destinata ad incrementare gli scambi commerciali ed i flussi di investimento tra gli Stati membri.
Voglio anche rilevare che recentemente l'UE ha stanziato fondi per favorire l'attraversamento dei valichi alpini e che tutto ciò è positivo per il nostro Paese a condizione che la nostra rete trasportistica collegata con i nostri porti sia resa efficiente; mi riferisco in particolare a quella ferroviaria, ma non di minor importanza sono le nostre strutture portuali. Se non fosse così perderemmo un'occasione per diventare un perno fondamentale di questo sviluppo approfittando della nostra posizione geografica e delle nostre potenzialità economiche.
Al riguardo è opportuno osservare che il traffico internazionale che ha interessato in nostri porti è di fatto rapportabile alle variazioni che si sono manifestate nell'andamento del PIL e quindi possiamo dire che non abbiamo beneficiato dell'incremento del commercio mondiale ***[parlavamo del 4,8 %, mentre il PIL è attorno all'1%, quindi abbondantemente inferiore]***. A conferma di questa preoccupazione mi richiamo a quanto detto dal Presidente di Confitarma, ovvero degli armatori



italiani, dottor Coccia: "*la portualità italiana è debole proprio nei segmenti di traffico a più alto valore aggiunto, come quello delle merci in container. Si continua ad affermare che l'Italia è o potrà essere la piattaforma logistica d'Europa. Nutro forti dubbi, perché le distanze operative sono enormi e nel frattempo gli altri porti europei continuano a svilupparsi a ritmi sostenuti*".

SCONVOLTI DAL 'BRIC'

Mi preme indicare il fatto che le tendenze prevalenti nella globalizzazione dell'economia disegnano in prospettiva una profonda modifica dei rapporti geoeconomici oggi esistenti, nel senso che tali tendenze mettono in evidenza una sempre più accresciuta influenza e conquiste di posizioni da parte di aree geografiche e di paesi che per loro consistenza demografica e per le risorse di materie prime di cui dispongono, possono incidere seriamente sull'attuale assetto e sugli attuali rapporti economici tra le varie aree geografiche.
Il polo più dinamico sembra confermarsi quello orientale che fa capo ad India e Cina al quale si aggiunge nello stesso continente la Russia e in America Latina il Brasile, (che con l'acronimo viene definito BRIC).
Se questa tendenza si confermerà avrà riflessi positivi sul trasporto marittimo internazionale, ma non è detto che automaticamente ne beneficerebbe l'intera portualità mediterranea. Dipenderà, anche in questo caso, dalla collocazione e dal ruolo che l'Europa unita riuscirà ad avere di fronte a questo nuovo scenario ***[mi riferisco anche al cosiddetto processo di globalizzazione]*** e soprattutto, dalla nostra capacità di svolgere un'azione dinamicamente positiva nei confronti dei Paesi mediterranei, nord africani e della stessa Africa sud sahariana. Questo continente "abbandonato" rischia di subire un'ulteriore fortissima pressione da parte dei paesi avanzati e/o in via di industrializzazione, per garantirsi quelle fonti di cui l'Africa è ancora ricca. ***[Ma non è solo un problema di garanzie di fonti: oggi la Cina sta addirittura delocalizzando le sue attività in Africa; e questo innesca***



Le foto di repertorio a corredo della relazione del Presidente di ANGOPI mostrano attività a mare aperto - open sea - di ormeggiatori dei Gruppi di Chioggia (comprese le elaborazioni a computer), Civitavecchia, Fiumicino, Gela, Genova.



un altro straordinario processo: cioè si commercia molto di più di quanto si produce perché la merce viaggia di più]
Già questi elementi appena delineati, impongono una prima riflessione che a mio modo di vedere riguarda prima di tutto il rafforzamento costante della UE basato, il più rapidamente possibile, sul superamento delle profonde differenze ancora in atto fra i vari Stati membri e contestualmente, l'individuazione di linee di politica economica e di rapporti internazionali che possano permettere all'Europa di svolgere un ruolo positivo, anzitutto, a favore dei paesi mediterranei rivieraschi nonché quelli africani coinvolti dall'interscambio. Bisogna quindi puntare, con coraggio, sulla ripresa e sul rilancio dell'Europa, superando le posizioni "euro minimaliste", come le definisce il Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano, e rafforzando gli ideali che ne hanno sotteso la nascita, stimolando quindi, lo sviluppo di linee politiche ed economiche in grado di incidere nel processo di globalizzazione in modo tale di, per quanto possibile, limitare quei profondi squilibri che oggi si manifestano ovunque.
Di là da quest'ultima considerazione, resta il fatto che solo così si può mantenere il Mediterraneo come via importante del traffico marittimo internazionale, e non come mero canale di transito; e ciò, ancora una volta, dipende dalla capacità dell'Europa di contare e di incidere nei processi che ho appena delineato.
In questo senso il problema urgente è che lo Stato italiano si faccia promotore di una politica organica del sistema trasportistico: sia via mare che via terra; e realizzi quindi investimenti fondamentali per eliminare le strozzature strutturali esistenti, favorire lo sviluppo delle autostrade del mare e dare sostegno al settore della logistica. Infatti, se non siamo in grado di realizzare un sistema portuale capace di accogliere i traffici marittimi esistenti ed intercettare quelli che si andranno a delineare con le nuove opportunità, gli eventuali benefici che deriverebbero da una oculata politica della UE ci sarebbero indubbiamente negati o saremo nuovamente baypassati. E se è vero che la marineria, quindi il trasporto navale, è stato ed è lo strumento portante per la stessa globalizzazione, è altrettanto vero che se l'Italia non realizza un sistema portuale, e insisto su sistema, adeguato alle esigenze attuali e a quelle in prospettiva, saremo irrimediabilmente fuori gioco e per questo non c'è più tempo da perdere.
Allora dico che rapidamente devono essere varate quelle modifiche necessarie per adeguare la legge 84/94 alle carenze che si sono manifestate e ai miglioramenti che si sono individuati financo prendere in considerazione la necessità di armonizzare quanto previsto dal Titolo V con quelle esigenze fondamentali che nel comparto marittimo-portuale risultano ormai evidenti a tutti. Registriamo però che in parlamento i disegni di legge, ad esempio solo al Senato sono ben cinque ***[Penso in particolare ai senatori Graziano Mazzarello, Luigi Grillo, Angelo Cicolani che abbiamo avuto modo di conoscere, perché hanno partecipato in più occasioni ai nostri lavori].***



IMPEGNO ANGOPI PRO LEGGE 84 / 94

Questi argomenti che in premessa ho affrontato e che sembrano esterni alla categoria, in realtà ci interessano molto direttamente perché il nostro destino, le nostre possibilità di lavoro, i nostri livelli retributivi dipendono fondamentalmente dalla entità e tipo di traffico



che arriva e parte dai nostri porti e quindi ci deve essere chiaro a tutti che le nostre condizioni dipendono essenzialmente da questi fattori.
Per quanto riguarda la nostra azione dico subito che l'Angopi ha affrontato con serenità ed impegno la funzione che gli è propria, facendo proposte concrete da introdurre nella modifica della L. 84/94 al fine di rafforzare e migliorare la collocazione e la funzione stessa dei Gruppi ***(vedi inserto B nelle pagine successive, ma anche A, relativo al Codice della Navigazione ndr)***.
Devo dire per onestà a tutti voi che siete intervenuti a questi lavori, che è la prima volta che un Governo in carica, proprio perché sensibile ai profili della sicurezza e all'efficienza dei nostri porti, recepisce e fa proprie le istanze che assieme alle altre associazioni del comparto, abbiamo sottoscritto. ***(vedi inserto C nelle pagine successive, ndr)***
Ma l'Angopi non si è limitata, ovviamente, solo a questo poiché rispetto alle trasformazioni conseguenti allo sviluppo economico globalizzato, abbiamo messo in pratica iniziative importanti per preparare la categoria ad affrontare nuovi sistemi che si stanno manifestando nel mondo e che possono investirci e coinvolgerci con attività specifiche anche nei nostri mari. In particolare non mi riferisco solo all'accordo con i colleghi di Rotterdam che a tutt'oggi ha visto impegnati gli ormeggiatori e barcaioli italiani oltre al periodo di training in Olanda nelle missioni offshore di Dubai, Sud Africa, Gabon e Brasile, ma soprattutto al fatto che tutto ciò suffraga la nostra decisione di mantenere sempre vive le necessità e utilità di acquisire nuove capacità professionali, così come le stiamo realizzando ormai da lunghi anni.
Sono sempre più persuaso che occorre fare così! E questo nella convinzione che è il modo più efficace per tutelare le nostre condizioni, ma anche dalla consapevolezza che tutto questo risulta possibile soltanto se ci rendiamo sempre più protagonisti e partecipi al costante miglioramento svolto a favore di un servizio pubblico, per il quale ci viene richiesto di essere sempre all'altezza delle situazioni che si manifestano.
Voglio anche dire, che è in questa prospettiva che abbiamo per quanto possibile, cercato di favorire l'istituzione delle "Autostrade del Mare" e ci siamo attrezzati per svolgere la nostra opera anche nei porti hub. Giova ricordare che in questi casi abbiamo favorito anche forme di un nostro impiego, in un certo senso, diverse dal normale e consolidato un rapporto istituzionale, sostenendo, anche sul piano sperimentale, lo sviluppo e il successo di queste attività. Segnalo che a Gioia Tauro e Cagliari, allo scopo, sono state definite tariffe particolari e a Taranto - avallato naturalmente dall'Autorità marittima e dall'Autorità portuale - addirittura il Gruppo, su richiesta del terminalista, si è attrezzato con mezzi e strumenti per la sostituzione dei parabordi, che hanno una forma particolare per tenere la nave a giusta distanza dalla banchina, parabordi che per le loro caratteristiche combinate alla dimensioni delle navi che vi attraccano, vengono divelti con facile frequenza.

SINERGIE SULL'INEDITO

Oggi stiamo discutendo la partecipazione ad operazioni che nel nostro Paese risultano inedite. Mi riferisco alle piattaforme o comunque sistemi di attracco a mare aperto, a parecchie miglia dalla

costa, di navi gasiere che dovranno sbarcare il loro carico attraverso gasdotti. È un evento che offre, francamente, elementi di novità alle quali stiamo prestando grande attenzione. Abbiamo, infatti, contezza che tutto ciò, spesso, comporta tariffe specifiche e un'organizzazione del lavoro dedicata, perché non sono solo attività nuove, ma si tratta anche prestazioni che si diversificano da quelle usuali e che richiedono mezzi e attrezzature nautiche di cui normalmente il Gruppo non dispone oltre ad un know how specifico. È infatti necessario che il nostro personale prima di operare su questi terminali off-shore sia in possesso della formazione sulla sicurezza richiesta congiunta ad una preparazione che gli permetta di familiarizzare con gli impianti sui quali dovrà operare.

Mi è chiaro che tutto questo comporta rilevanti spese e un notevole sacrificio da parte nostra. Sacrifici di cui, però, possiamo mitigarne gli effetti, in un certo qual modo, anche attraverso la capacità che avremo di mettere a "fattor comune" più Gruppi, in grado così di fare 'massa critica' per sviluppare le sinergie, le interazioni operative, le conoscenze pratiche più avanzate, le relazioni economiche ed anche possibili nuove evoluzioni che portino ad un mutamento qualitativo e che ne favorisca la sua generale accettazione. Metto per di più in risalto il fatto che se riuscissimo a realizzare questo obiettivo sarebbe una novità assoluta e tale da non creare competitività tra i Gruppi ma, al contrario, si metterebbe in atto una collaborazione per la concretizzazione di un'attività inedita. ***[Categorie a noi contigue si sono fatte guerra su questo specifico problema. Noi, se riusciamo a guidare in porto questo risultato tale conflitto lo ribaltiamo: noi favoriamo le aggregazioni. Aggregazioni che si rendono sempre più necessarie, perché pur bravi, pur preparati, più forti ma piccoli siamo facilmente espugnabili. Allora, io credo che laddove è possibile, laddove ci sno le condizioni e pur mantenendo la nostra entità e le nostre caratteristiche, dobbiamo iniziare a sviluppare quelle sinergie necessaria per creare dei momenti più avanzati, più forti, in grado di potere affrontare le nuove sfide che ci derivano anche dall'Europa e - oso dire - anche dalla nostra categoria*].***

In ogni modo ritengo che sia nostro compito e nostro dovere intervenire anche assumendoci gli eventuali rischi che derivano da queste nuove attività. Perché anche di rischi si tratta. Tant'è, che non a caso, con i rappresentanti del GNL Adriatico, abbiamo discusso perfino sulla possibilità di definire un accordo che preveda un arco di tempo determinato nel quale deve essere garantita solo a noi l'erogazione del servizio e questo per coprire gli ingenti sforzi sul piano economico, occupazionale, organizzativo e formativo che dovremo andare a sostenere.

Un altro punto fermo che desidero esprimere per quanto concerne queste specifiche prestazioni off-shore è che ci sia sempre la presenza attiva dell'Autorità marittima perché, oltre a dare un'ufficialità agli accordi che riusciamo o riusciremo a realizzare, dovrà autorizzare il servizio e le sue modalità di erogazione rendendolo compatibile ai compiti istituzionali ai quali i Gruppi sono preposti.

VISIBILITA' ANTIRISCHIO

Non a caso sopra parlo di rischi, perché è già successo che conformemente ad una serie di richieste presentate da terminalisti, come è avvenuto, per esempio, a Cagliari per l'avvio del porto hub attrezzando allo scopo il porto canale; abbiamo inoltre aumentato l'organico, acquistato mezzi nautici e terrestri non solo necessari alla bisogna, ma per rendere il servizio, complessivamente, più efficiente e funzionale a favore di navi transhipment che superano anche le 100mila tonnellate di stazza lorda e i 300 metri di lunghezza, definito, attraverso un'istruttoria ministeriale, una specifica tariffa onnicomprensiva netta. Dopo pochissimo tempo (ricordo che il porto canale è andato a regime nel 2005) registriamo una caduta vertiginosa dei traffici. Tutto sembra essere scomparso, con un rilevante danno all'intera comunità cagliaritana e sarda e con pesantissimi riflessi sul Gruppo di Cagliari. Rischio sì! Ma allora dico sino ad un certo punto.

Va ancora una volta osservato che non dipende da noi attirare i traffici nei porti o allontanarli, non abbiamo questa possibilità; certo anche nel nostro piccolo possiamo contribuire a rendere più appetibile il porto, ma non siamo noi a spostarne il flusso.

Di questi problemi ne deve essere innanzitutto consapevole il terminalista, ma anche l'Autorità marittima e l'Autorità portuale sulla quale incombe l'onere di richiedere quelle garanzie minime che si rendono indispensabili. La cosa diventa ancora più seria laddove assistiamo al rilascio di concessioni di banchine o di spazi portuali, che vengono dati a determinati operatori, che entrano per cogliere al volo tutte le opportunità più vantaggiose per loro, senza particolari garanzie od obblighi, i quali peraltro in molti casi, dispongono di spazi e banchine in altri porti e quindi possono scegliere, senza vincoli o remore di sorta, quello che ritengono più conveniente secondo il loro esclusivo metro di misura, precludendo quindi il tratto di banchina o spazi portuali di cui sono concessionari alla operatività del porto.

Non mi sembra una cosa giusta e tanto meno funzionale in realtà come i nostri porti dove spazi, fondali e banchine sono preziosi. ***[Il sistema portuale del Nord Europa ha spazi infiniti, mentre il nostro, essendo, come sappiamo, breackwater, gli spazi sono fondamentali; quindi, se tu me li occupi e non li***

fai lavorare, ovviamente mi crei dei danni enormi].
Queste mie analisi le considero un rilievo, una denuncia nei riguardi del comportamento dell'autorità pubblica. Infatti, se rischiamo di dare intere aree nelle mani di soggetti che poi non ne utilizzano le potenzialità, viene a mancare o perlomeno si inficia, quella visione generale tendente a favorire le politiche e le logiche di sistema, la programmazione portuale e gli stessi investimenti. Tutto questo è una grossa contraddizione e, credo, anche un grosso spreco di risorse.

VALORI A RACCOLTA

Ora voglio, invece, affrontare una questione che mi sembra particolarmente sentita, che ho ampiamente argomentato nel corso dei lavori all'ultima assemblea di Lipari e che intendo riprendere perché me ne danno lo spunto alcuni interventi che ho sentito durante la mia partecipazione ad assemblee di Gruppi. Partendo però dalla premessa che, a mio parere, non si deve perdere il riferimento di considerare come un valore le azioni che guidano la solidarietà umana, l'onestà, l'impegno, il merito. È triste pensare che qualcuno usi quale unico vero valore in cui credere il solo denaro.
Io non entro nel merito della consistenza più o meno elevata dei nostri salari, che ovviamente risultano diversi da Gruppo a Gruppo; difendo tuttavia l'importanza che ogni ormeggiatore/barcaiolo, che ognuno di noi, dovrebbe attribuire a profili valoriali diversi rispetto al mero denaro. Non che questo non deve contare, anzi, è giusto riconoscere l'impegno, il lavoro, la responsabilità, la capacità, l'esperienza: dico semplicemente che chi ha scelto di lavorare nella nostra struttura deve inseguire valori, oltre quello rispettabilissimo del guadagno personale, che coltivano lo spirito del servizio pubblico, il senso di appartenenza e soprattutto la consapevolezza di avere una funzione che ci chiede di agire per l'insieme della comunità portuale. ***[Altrimenti stravoilgeremmo il principio di fondo che sottende alla base del nostro modello organizzativo, la stessa istruttoria tariffaria, il nostro rapporto con il Parlamento, con il Ministero, la stessa logica del bando diconcorso, oso dire per una categoria come la nostra].***
Mi è chiaro che anche nel nostro settore registriamo una certa sofferenza fra l'andamento nel corso degli anni delle retribuzioni reali rispetto al costo della vita. È certo, comunque, che dobbiamo essere consapevoli che 14 milioni di dipendenti ai quali si aggiungono alcuni milioni di cosiddetti lavoratori autonomi, guadagnano meno di 1.300 euro al mese.
Per le condizioni che si stanno creando nell'economia mondiale c'è sicuramente una tendenza inflazionistica, tant'è che credo, non sia un vaniloquio sostenere che esiste questo problema; ma non è pensabile poterlo risolvere agendo solo sui salari. Ci sono poi altri fattori che agiscono sulla tenuta delle nostre retribuzioni: la produttività, la redistribuzione, il rapporto euro lira. Ma non dobbiamo nemmeno dimenticare che sono cambiati i nostri stili di vita, dettati dalla società dei consumi nei quali sono diventati primari e massivi dei bisogni costosi come i cellulari, internet, motori, macchine: qualcuno la chiama la dittatura della taglia 42…
Dobbiamo essere altresì coscienti che condizioni di lavoro precario si sono via via estese fino a comprendere 3 milioni di lavoratori (questi sono dati Istat calcolati comunque su coloro che usufruiscono dei cosiddetti contratti atipici però legali, mentre alcuni studiosi, specifici conoscitori della materia, prendendo in considerazione tutti i fattori (il sommerso, il lavoro nero, eccetera) parlano di un numero che risulta almeno doppio). Sono anche queste le ragioni per le quali dobbiamo registrare le difficoltà e anche il senso di assedio che subiscono e sentono i lavoratori protetti dai contratti collettivi (chimici, metalmeccanici, edili…). E quindi ci si rende conto che quella definita come flessibilità diviene sempre più sinonimo di precarietà, la quale, in modo molto più incisivo della pressione esercitata da parte degli immigrati, pesa sulle condizioni del cosiddetto lavoro protetto.
Da quando il Governatore della Banca d'Italia ha affermato che il potere d'acquisto delle retribuzioni negli ultimi anni è andato progressivamente diminuendo: affermazioni riprese un po' da tutti e che ha avuto una vasta eco negli organi di stampa, è ormai acclarato che in Italia c'è il problema della riduzione del potere d'acquisto medio. Ed è ovvio che la questione si riverbera anche nel nostro settore: è pur vero che "la bassa marea fa scendere tutte le barche". Ma l'ammonimento che faccio è quello di non confondere il dito con la luna, ed esorto tutti a fare sempre delle valutazioni obiettive che tengano conto di tutti gli elementi che connotano la nostra struttura tariffaria, la conseguentemente dinamica delle retribuzioni e soprattutto il mondo che ci sta attorno.

CARDINI DI PRODUTTIVITA'

Quello che per noi rimane fondamentale, ed è questo che fa la differenza, è la produttività per turno di servizio e non è solo un problema quantitativo, ma anche qualitativo. In buona sostanza voglio ancora una volta sottolineare che le nostre retribuzioni non dipendono solo dalla imposizione fiscale o dalla tariffa, ma soprattutto dalla tipologia ed intensità dei traffici. A suffragio di questa affermazione rilevo che per il nostro intero settore – dati Angopi riferiti a tutti i Gruppi – nel lustro 2002-2006 le prestazioni effettuate risultano diminuite del -1,67% a fronte di un incremento del

fatturato del +12,09%. Quindi circa due punti in più dell'inflazione rilevando un processo inverso rispetto alla denuncia di Draghi. Questo non significa che il problema non esiste, anche se a dimensione ridotta, significa tener conto del flusso dei traffici dirottati ad altri porti ed anche, perché no!, a cause riconducibili a motivazioni specificamente finanziarie. Non va sottaciuto, appunto, il peso dell'estensione, anche ai nostri organismi "gruppi/coop", di istituti fiscali prima assenti o ridotti a fronte delle regole che sottendono la mutualità delle società cooperative, come l'indivisibilità del patrimonio che è e rimane un bene del porto a favore del servizio pubblico, e quindi occorre valutare l'incidenza che queste misure hanno avuto nella riduzione della parte degli introiti che prima erano destinati alle retribuzioni.

C'è un ulteriore punto ed è quello di poter inserire nella prossima istruttoria un meccanismo di recupero che tenga conto, per esempio durante il periodo di vigenza tariffaria, delle variazioni dei prezzi del combustibile che, al di là degli interventi speculativi che certamente esistono, tenderanno obiettivamente ad aumentare anche per le cause che ho ampiamente illustrato nella prima parte della relazione e cioè per l'attuale trend di sviluppo economico che si sta verificando sul piano mondiale.

Come potete vedere non c'è un momento che ci consente di respirare, o di allentare la presa ed è evidente che sia così, perché siamo in una situazione di stravolgimenti talmente importanti e talmente rapidi che credo che non sia un'esagerazione dire che non si sono mai verificati, almeno con questa intensità, in nessuna epoca storica.

Sono un po' anche queste le ragioni per le quali ritengo ancora, con estrema forza, decisiva per una categoria fragile - e quando dico fragile penso alla nostra entità numerica - mantenere e rafforzare costantemente l'unità fra tutti i Gruppi tenendo intimamente legati quelli che noi definiamo piccoli che sono sì un numero maggiore, ma che se non avessero il sostegno convinto dei grandi avrebbero sicuramente delle difficoltà di tenuta. E quando dico convinto, riferendomi ai grandi, penso al fatto che un evento negativo ma significativo per l'intera categoria che investe, o potrebbe investire un piccolo Gruppo, inevitabilmente si ripercuote anche sui grandi.

LA SPIRALE DELLA COESIONE

Voglio altresì affermare che sono sempre più convinto, attraverso questa esperienza che mi state dando l'opportunità di vivere, che non è affatto vero che i piccoli Gruppi siano inoperosi: anzi, spesso lavorano sodo, con orari estenuanti, con una fatica nettamente maggiore rispetto agli altri che, in certi casi, stanno economicamente meglio di loro; il fatto è che realisticamente, la loro consistenza numerica, la



dotazione di mezzi e degli strumenti, il tipo di traffico legato al collegamento per la mobilità delle persone, per vettovagliamenti e qualche volta compreso il rifornimento dell'acqua, obiettivamente, li rende più vulnerabili, più esposti: ecco perché la coesione gioca un ruolo strategico che non possiamo perdere di vista.

E sta proprio a noi e alla nostra coesione dimostrare e seguitare a dimostrare, che un servizio pubblico gestito secondo norme che danno all'amministrazione dello Stato il controllo e il potere di regolamentazione e di vigilanza, può svolgere, secondo le esigenze più avanzate, in un settore delicato come quello dell'economia marittima e della sicurezza, il suo ruolo in modo soddisfacente e positivo a favore, soprattutto, dell'innovazione a cui il settore è sottoposto. Quindi, non come un freno, ma come componente proattiva a contributo dell'economia marittimo-portuale. In questo quadro siamo pronti ad



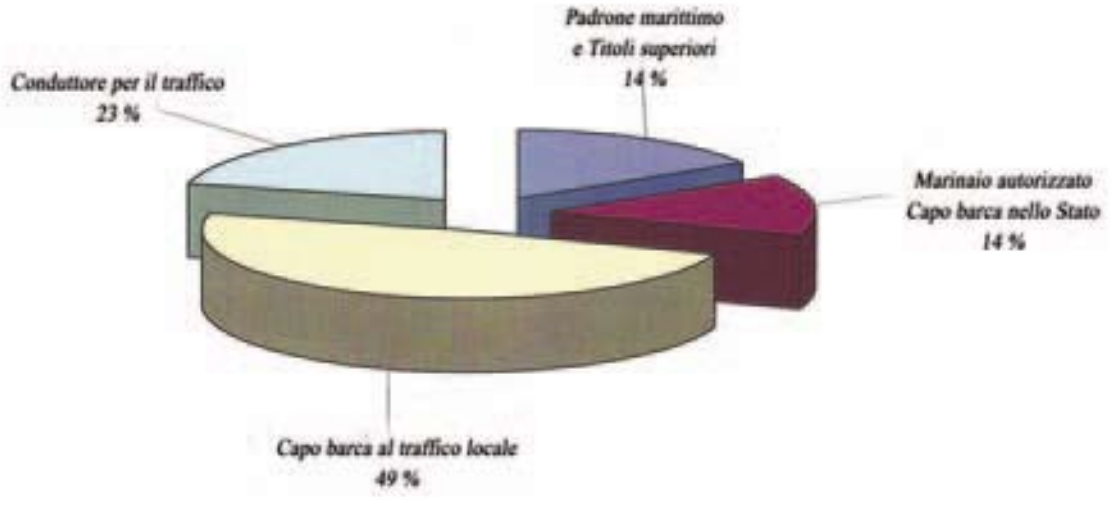
affrontare quelle nuove sfide che la realtà moderna porrà, proprio per dimostrare che il nostro sistema è capace di rispondere in modo dinamico alle evoluzioni organizzative, tecnologiche e operative.

È per la stessa ragione che cerchiamo di dare il nostro apporto al necessario miglioramento di tutto il settore marittimo-portuale. Quindi, non soltanto delle proposte che nascono dalla nostra esperienza, ma anche come riferimento per realizzare nei fatti un comportamento coerente alle stesse nostre identiche ragioni, naturalmente poste su un piano molto più importante, agendo inoltre anche a livello europeo per il mantenimento dell'unità della categoria vieppiù - se è possibile

Qui sotto, nei piedini delle pagine seguenti e nella conclusiva tabella a tutta pagina sono riportate le indicazioni di titoli e qualifiche di ormeggiatori e barcaioli elaborati dalla ANGOPI

Titoli di coperta anno 2006

Tutti gli Ormeggiatori e Barcaioli censiti sono in possesso dei titoli professionali per la conduzione dei mezzi nautici con la sottoindicata suddivisione



- estendendola e rafforzandola. E ciò non nasce soltanto dai risultati positivi ottenuti anche attraverso un nostro impegnato contributo di uomini e mezzi nell'attività dell'Eba, ma perché stanno emergendo con forza alcune linee che tendono a distinguersi e che peraltro sono il prodotto naturale delle diversità di status esistenti nei vari Paesi membri, nel nostro campo di attività, e che potrebbero, se non inquadrate come è stato fino a questo momento all'interno di una cornice unitaria, favorire misure da parte della Commissione, di politiche liberistiche che in particolare per noi italiani, stravolgerebbero l'attuale assetto organizzativo con effetti esiziali facilmente desumibili.

Ci troviamo altresì di fronte al fatto che si sta esaurendo dopo quasi 11 anni la presidenza di Marco Mandirola rilevatasi largamente positiva e che questo incarico verrà, in ogni caso, assunto prossimamente da uomini che provengono da altre culture e realtà nazionali. Questo ci impegna e ci obbliga a non isolarci, ma anzi, contribuire attivamente, pur con una collocazione diversa, a rafforzare quell'unità che ritengo e che si è dimostrata più che mai indispensabile. È mia precisa convinzione che non dobbiamo imporre a nessuno il nostro modello né magnificarlo oltremodo, come non vogliamo però subire il contrario.

RESPIRO EUROPEO

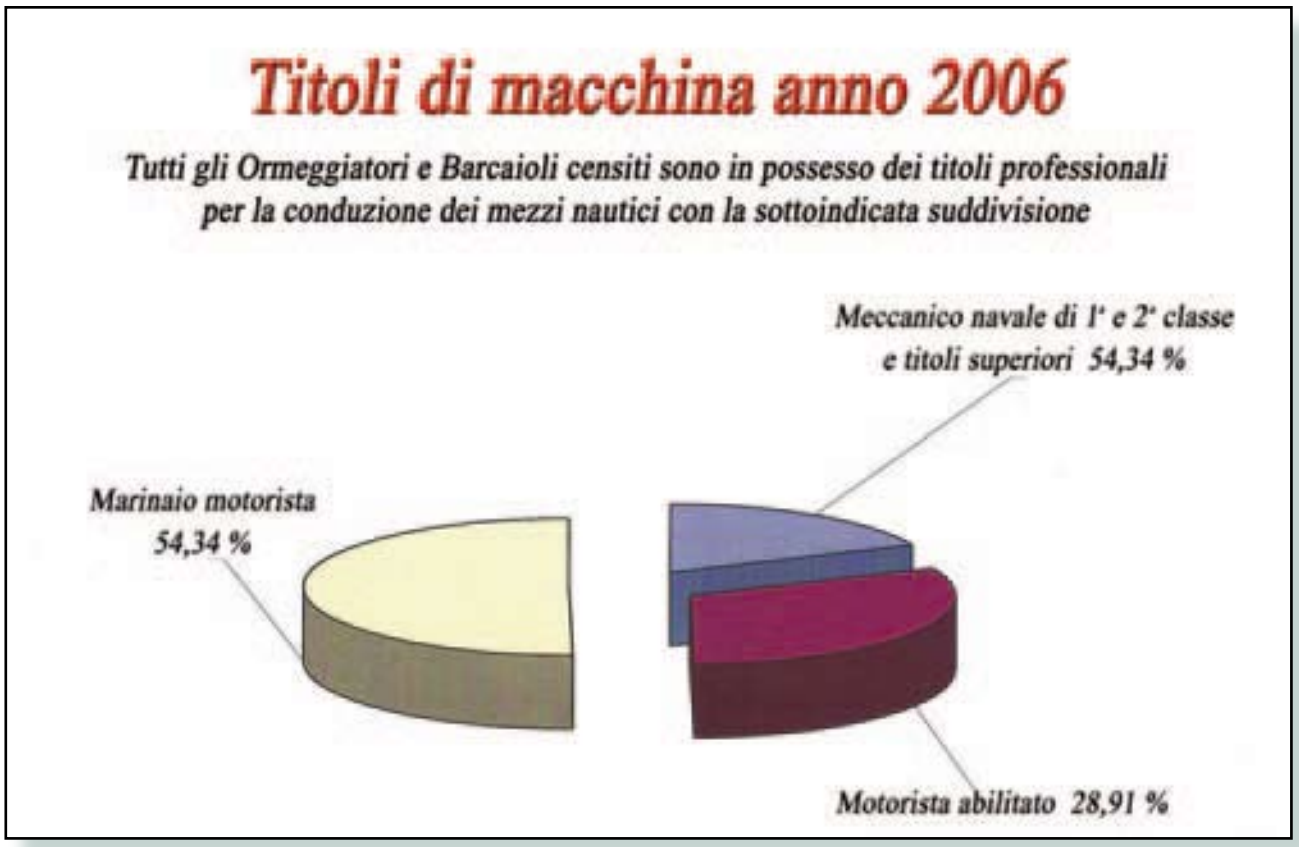
Siamo in un'associazione che ha un respiro europeo e come in tutte le associazioni dobbiamo seguire alcune regole che ci permettono di convivere. Ritengo allora che l'unità si possa perseguire e consolidare perlopiù sulla base di una politica, o linee di fondo che abbiano alcuni elementi omogenei, quali:

- ✓ il livello della qualificazione professionale dei boatmen (come siamo definiti a livello europeo);
- ✓ le regole di accesso e i programmi periodici di aggiornamento e di specializzazione;
- ✓ la connotazione del nostro servizio quale attività del sistema di sicurezza della navigazione e del porto. Assieme a Marco siamo tal-



mente convinti che questi tre cardini siano fondamentali per il futuro della categoria che già l'anno scorso, all'atto della costituzione dell'Ibla, abbiamo posto fin da subito, nel problema del rapporto con l'IMO, il suo pieno recepimento.

A questo punto mi sia consentita



una brevissima considerazione personale. Come dicevo si sta chiudendo l'esperienza di Marco quale presidente europeo dei boatmen, su cui poi avremo modo di tornare a tempo debito per capire bene come si chiude questa parentesi (se al prossimo consiglio Eba, alla prossima assemblea Eba…). Ritengo comunque di aggiungere, al sentito ringraziamento per il defatigante lavoro svolto in tutti questi anni, anche la gratitudine mia personale e dell'intera categoria, per la sensibile attenzione da lui riservata innanzitutto al delicato e severo compito di presidente Eba, ma soprattutto per l'opera attraverso la quale ha contribuito ad esaltare il nostro prestigio. Un'opera svolta della quale siamo orgogliosi e che vogliamo proceda ormai nel solco di una tradizione che Marco, appunto, ha segnato.

Tornando a noi, tutto ciò che ho detto riguardo all'Eba va comunque ricondotto a quella visione della globalizzazione e al ruolo che l'Europa dovrebbe avere e che ho posto all'inizio della relazione.

Considerando tutti questi impegni e l'ampiezza della costante analisi e valutazione che essi comportano, non riteniamo ancora sufficiente, o per meglio dire più esaustivo, nonostante il balzo in avanti, che ritengo straordinario, fatto dal nostro piccolo apparato, il lavoro che viene svolto in Angopi. L'Angopi intende quindi potenziarsi.

ASSODINAMISMI DI CATEGORIA

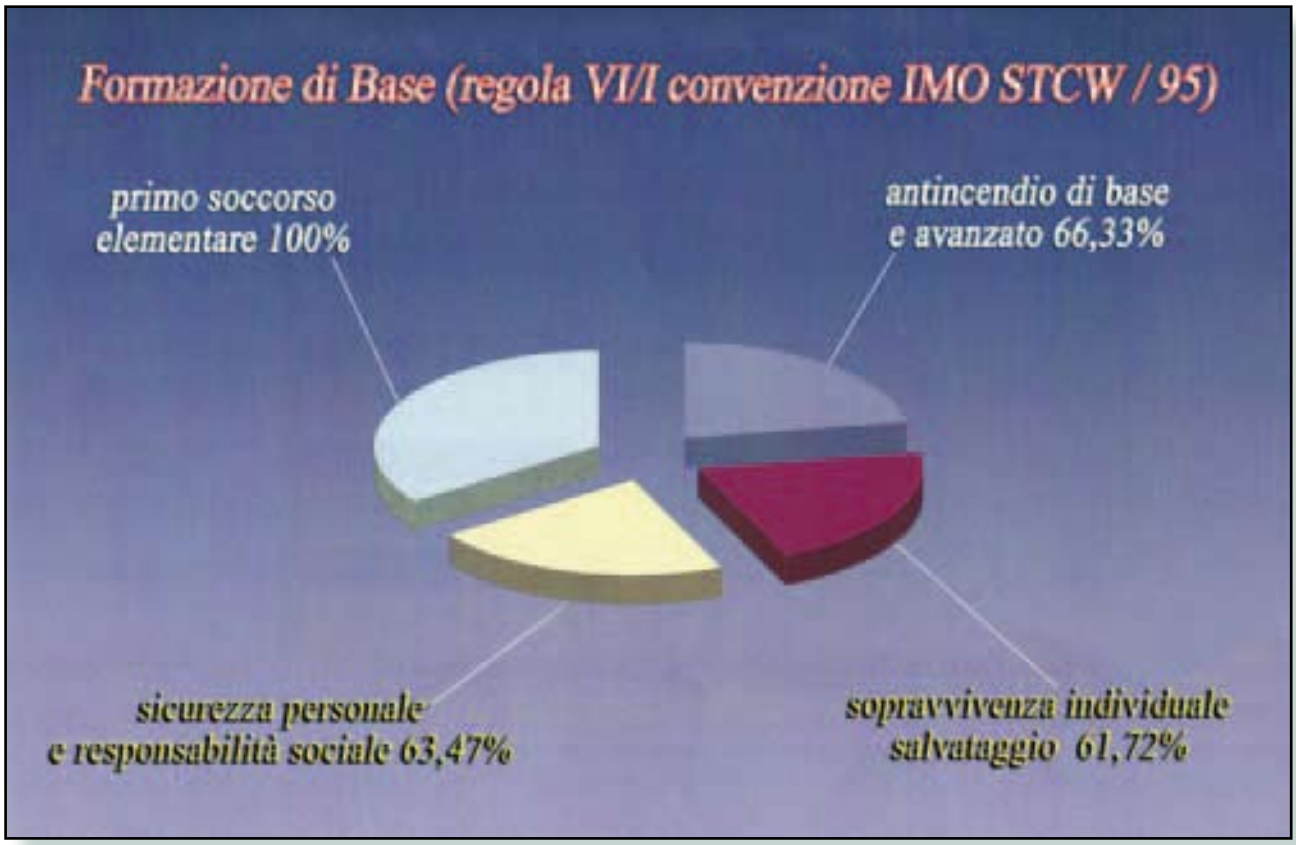
L'obiettivo è articolare meglio i compiti secondo le diverse esigenze. Ha già iniziato a farlo: razionalizzando i processi di lavoro, promuovendo l'autonoma responsabilità dei singoli, definendo e arricchendo risorse, ruoli e funzioni di gestione interna tanto che, dalle informazioni di ritorno in mio possesso, il nostro apparato suscita ammirazione e sinceri apprezzamenti da personaggi esterni all'Angopi stessa, ma che hanno comunque avuto modo e l'occasione di constatare il nostro lavoro.

Ora però, di fronte ai problemi che abbiamo elencato, occorre porsi l'esigenza di un nostro ulteriore passo avanti, che può realizzarsi, attuarsi, concretizzarsi attraverso l'inserimento di una nuova figura che il Gruppo di lavoro ad hoc e lo stesso Consiglio di Presidenza ha denominato "Segretario Angopi".

Dovrebbe trattarsi di una professionalità che abbia alle spalle una rilevante esperienza del settore e delle materie marittimo-portuali, compreso soprattutto l'aspetto giuridico-normativo, quindi anche in grado di assorbire all'interno ciò che oggi ci proviene esclusivamente da consulenze esterne. Una figura assunta con un rapporto di lavoro stabile, in grado di garantire all'Angopi un supporto essenziale, costante e continuativo al di là dell'alternarsi delle nomine.

Una persona quindi capace ed adatta ad accrescere le interazioni con le istituzioni centrali, a studiare i problemi di fondo; insomma voglio anche dire in buona sostanza che si vuole un contributo di suggerimenti, di idee, di indicazioni che rappresentino un sussidio fondamentale per qualunque presidente e per tutti gli organismi direttivi dell'Angopi.

Angopi che sempre di più e in ogni momento è chiamata ad affinare, ad elaborare – con prassi metodologi-



ca, mirata e partecipata – proposte, atteggiamenti e decisioni più idonee per svolgere il suo compito nei porti e all'esterno di essi, a tutela degli elementi essenziali della nostra condizione.
Per tutti questi problemi che ho indicato, ritengo che sia utile esaminare e decidere gli aggiornamenti di alcuni articoli dello Statuto e soprattutto del regolamento di attuazione.

I MONITI DEI CADUTI

Permettetemi prima di concludere, di ricordare la morte sul lavoro di Filippo Rossano che, per quel "destino" imperscrutabile ed oscuro che tratteggia la vita di ognuno, gli ha impedito di essere qui con noi e di poter godere di un'imminente pensione abbondantemente meritata, nella quale doveva nutrirsi ancora di più degli affetti famigliari, amichevoli e dar sfogo e sfoggio a quelle che erano le sue passioni.e che coltivava da una vita.
Rimane comunque per tutti, come dicevo a Ravenna, questo alto monito e anche un avvertimento nel senso che occorre aver sempre presente che in ogni nostra prestazione si cela sempre una infida e pericolosa insidia.
La morte di "Filo" viene ad aggiungersi ad una catena ormai insopportabile di caduti sul lavoro dovuti essenzialmente però al mancato rispetto delle norme sulla sicurezza e che investe non solo le situazioni che fanno parte del cosiddetto "mondo sommerso", ma anche punte avanzate dell'attività produttiva come la multinazionale ThyssenKrupp.
Scorrendo i nomi dei caduti si può notare, con tutta evidenza, che non c'è nessuna discriminazione fra italiani e stranieri: molti sono i nomi italiani, molti sono gli immigrati e poi quello che fa più specie è che nei comodi salotti si afferma che gli operai non esistono più!
Cari amici e cari colleghi, l'augurio che esprimo è che ancora una volta, questa nostra assemblea annuale sia una tappa importante per tutti noi, per il nostro lavoro e per il nostro avvenire. E dico, che se idealmente ci voltiamo indietro vediamo che fino ad oggi, pur percorrendo una strada impegnativa, abbiamo sempre avuto chiara la nostra destinazione. Ora, davanti a noi, ci aspetta un percorso più accidentato e difficile, ed è per questo che la guida deve essere ancora più attenta e responsabile e di conseguenza il lavoro svolto richiede un impegno sempre più all'altezza, presente e rigoroso. Nel rivolgervi un saluto grato e affettuoso per l'attenzione prestata consentitemi, prima di concludere, di farmi interprete dei sentimenti di considerazione e gratitudine di tutta la categoria nei confronti del nostro apparato che continua ad accompagnare i nostri passi in questa Associazione con il conforto di una apprezzata lealtà unita ad un tangibile grande impegno.
Un ringraziamento desidero, infine, rivolgere a tutti i nostri consulenti (Barba, Carbone, Manetti, Munari presenti ai nostri lavori) come sempre preziosi e sicuri punti di riferimento per tutti noi. Vi ringrazio infine per l'interessamento dimostrato che denota a mio parere la conferma di una grande serietà di cui questa nostra categoria è in larga parte ancora profondamente intrisa



TITOLI PROFESSIONALI E QUALIFICHE DEGLI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI ASSOCIATI ALL'ANGOPI

ambito	tipo di titolo e/o corso	ANNO 2006 n° ormegg/barc	ANNO 2005 n° ormegg/barc	differenza in N°	differenza in %	% sull'organico totale
titoli di coperta	padrone marittimo e titoli superiori	131	122	9	7,38 %	16,07 %
	marinaio autorizzato e capo barca nello stato	118	109	9	8,26 %	14,48 %
	capo barca al traffico locale 260 r n m	394	400	- 6	- 1,50 %	48,34 %
	conduttore per il traffico locale 263 r n m	172	184	- 12	- 6,52 %	21,10 %
	TOTALE TITOLI DI COPERTA	815	815	0	0.00 %	100,00 %
titoli di macchina	meccanico nav. di 1° e 2° cl. spec. 270 r n m	149	147	2	1,36 %	18,28 %
	motorista abilitato 273 r n m	257	233	24	10,30 %	31,53 %
	marinaio motorista 274 r n m	409	435	- 26	- 5,98 %	50,18 %
	TOTALE TITOLI DI MACCHINA	815	815	0	0,00 %	100,00 %
formazione di base *(regola VI/1 convenzione IMO stcw / 95)*	antincendio di base e avanzato	556	532	24	4,51 %	68,22 %
	sopravvivenza individuale e salvataggio	518	495	23	4,65 %	63,56 %
	sicurezza personale e responsabilità sociale	581	509	72	14,15 %	71,29 %
	primo soccorso elementare	815	815	0	0,00 %	100,00 %
radio comunicazioni	certificato limitato radiotelefonista per navi	815	815	0	0,00 %	100,00 %
	operatore g.m.d.s.s. roc	59	55	4	7,27 %	7,24 %
	operatore g.m.d.s.s. goc	18	13	5	38,46 %	2,21 %
ulteriori abilitazioni	osservatore radar	180	113	67	59,29 %	22,09 %
	operatore arpa	59	38	21	55,26 %	7,24 %
	certificato competenza in materia di I soccorso	292	177	115	64,97 %	35,83 %
	medical care	22	22	0	0,00 %	2,70 %
	marittimo abilitato per mezzi di salvataggio	233	215	18	8,37 %	28,59 %

organico complessivo dei Gruppi aderenti ad A.N.G.O.P.I.: 850

(organico dei Gruppi che hanno inviato le informazioni richiestein applicazione del 'Sistema di Informazione del CCNL di categoria: 815)

ROMA 13 dicembre 2007

ALLEGATO "A"

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

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

Audizione ANGOPI
in merito al disegno di legge di modifiche al Codice della Navigazione
(Ufficio di Presidenza della IX Commissione Camera dei Deputati)
Roma 25 10-2007

A questo proposito mi pare di poter rilevare che la proposta di legge n. 1707 di "modifiche al codice della navigazione" è incentrata sulla necessità di sburocratizzare o per meglio dire eliminare forme di documentazione obsoleta per favorire procedure più corrispondenti alla realtà così come si sta verificando.

Per quanto riguarda la questione posta va detto che è un campo nel quale non abbiamo nessuna esperienza e tanto meno conoscenze normative/giuridiche. In ogni modo a noi sembra che questo intento di semplificazione sia giusto.

E proprio per questo, se pensate che possa essere utile, vorremmo sollevare alcune questioni che manifestano delle contraddizioni che avvengono tra realtà concreta e assetto normativo che, per quanto attiene il nostro settore, sarebbe opportuno poterle superare.

La prima riguarda l'accesso alla professione di ormeggiatore/barcaiolo che oggi, da un punto di vista normativo, si limita ad indicare alcuni requisiti necessari per essere iscritti nei Registri. Di fatto la prassi, ormai consolidata e messa in atto attraverso specifiche direttive del Ministero dei Trasporti, prevede che i citati requisiti siano fondamentali al fine di poter partecipare ai bandi di concorso, che, senza aver superato i quali non si può essere iscritti nei registri. A nostro parere ci sembra che sia una questione che vada risolta a livello legislativo.

La seconda riguarda un aspetto importante per 1'eliminazione delle contraddizioni e spesso propri e veri conflitti; è il problema relativo alla gestione/amministrazione del Gruppo. Giova rilevare che il Gruppo così come disposto dal regolamento di attuazione al codice, sostanzialmente segue esigenze di carattere operativo e di rapporto con 1'Amministrazione marittima verso la quale la figura del Capo Gruppo risulta il responsabile della funzionalità del Gruppo stesso.

Questo aspetto del problema oggi può contraddire la gestione amministrativa del Gruppo, in quanto si è dato una veste giuridica di Soc. Cooperativa e quindi, sotto questo profilo, segue la disciplina stabilita dalle norme del Codice Civile. È infatti, una questione che riguarda in modo diretto la stessa funzionalità del Gruppo e perciò importante risolverla. Al riguardo, ad esempio, la proposta che noi facciamo è la seguente: "Il Gruppo società Cooperativa elegge il Presidente/Capo Gruppo e il Vice presidente/ vice Capo gruppo, tali nomine devono essere ratificate dall' Amministrazione marittima." Questo è un passaggio che si rende necessario in quanto tali organismi dirigenti unitari devono rispondere sia alle esigenze operative del Gruppo sia ai compiti definiti dal Codice Civile per la gestione delle società cooperative.

Infine, al di là delle vicende politiche, ritengo comunque che il Parlamento debba assumersi la responsabilità di portare a termine l'aggiornamento della 84/94 con particolare riferimento alle modifiche dell'attuale art. 14 previste, fra l'altro, nel testo predisposto dal ministero dei trasporti, che a nostro parere, risponde alla necessità di eliminare quei contrasti che sono emersi nel corso dell'applicazione della 84/94.

ALLEGATO "B"

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

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

Audizione ANGOPI
In merito ai disegni di legge di riforma del sistema portuale italiano
(Ufficio di Presidenza integrato dai Gruppi parlamentari dell'8° Commissione)
Roma 13/11/2007

La sicurezza nel 'sistema porto'

In primo luogo mi preme sottolineare il fatto che su questi temi abbiamo già avuto occasione di esprimere alcune nostre opinioni, nate dall'esperienza, circa la valutazione da dare sulla legge 84/94, che noi riteniamo sicuramente positiva. È fuori dubbio che l'introduzione della 84/94, ha comportato risultati apprezzabili e tangibili delle attività marittimo-portuali; se poi registriamo nei porti degli altri Paesi, anche mediterranei, rafforzati ritmi di sviluppo rispetto ai nostri, questo non deve ricercarsi nelle carenze della legge, ma a fattori obiettivi quali il calo nelle esportazioni e della produzione industriale, investimenti, anche di carattere pubblico, più robusti e più rapidi che migliorano ed efficientizzano le infrastrutture impedendo un sicuro e veloce declino dell'economia. Ma in particolare la nostra attenzione è posta sulla sicurezza, intesa come elemento essenziale e fondamentale non soltanto per l'efficienza del porto, ma anche come fattore decisivo di una dispersione di interventi finanziari e quindi di aggravio dei costi del "sistema porto" e dell'ambiente in termini di costi aggiunti vi. Il porto, infatti, è un'area terminale che ha banchine limitate e precise, deputato

---

MINISTERO DEI TRASPORTI

Proposta recante la

"RIFORMA DELLA LEGISLAZIONE IN MATERIA PORTUALE"

BOZZA ULTIMA VERSIONE
25.09.2007

Articolo 15
(Modifiche all'articolo 14 della legge 28 gennaio 1994, n. 84) Competenze dell'autorità marittima e disciplina dei servizi tecnico-nautici

I commi l-bis. e l-ter, dell'articolo 14, della Legge 28 gennaio 1994, n. 84 sono sostituiti dai seguenti:
"2. I servizi tecnico nautici di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio sono servizi di interesse generale atti a garantire nei porti, ove essi sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo. Fatta salva, fino a disposizione contraria, la validità dei vigenti

all'approdo e alla sosta delle navi. La navigazione al suo interno si svolge in condizioni d'estrema incertezza dovuta alla limitatezza degli spazi acquei disponibili, alla concentrazione e congestione delle navi, alla contiguità delle attrezzature istallate, alla frequenza e alla contemporaneità dei movimenti delle unità in transito. Giova ricordare che nel porto e negli specchi acquei ad esso adiacenti, il rischio di incidenti è particolarmente elevato, a motivo delle maggiori difficoltà di movimento delle navi e della loro concentrazione in spazi ridotti.
Ci preme rilevare il nostro giudizio sul valore propositivo dell'intesa raggiunta fra Assoporti, Confitarma, Fedarlinea, Federagenti, Assorimorchiatori, Federimorchiatori, Fedepiloti e Angopi che è stato sostanzialmente recepito nell'art.15 della proposta trasmessa dal Ministero dei Trasporti sulla "riforma della legislazione in materia portuale" in data 25 settembre 2007. Siamo profondamente convinti del valore di questa reciproca collaborazione poiché su una questione che riteniamo fondamentale, quale quella della sicurezza, le parti sociali, che a volte, obiettivamente, sono su posizioni opposte, hanno trovato un'intesa su un tema che trascende il mero aspetto economico, cercando in questo di favorire l'opera del legislatore. Ma nello stesso testo del Ministero dei Trasporti apprezziamo fortemente il contenuto dell'art.19 che, attraverso modifiche ed integrazioni del regolamento per l'esecuzione al codice della navigazione, sana una situazione non più procrastinabile in merito agli accertamenti sanitari per l'iscrizionecancellazione dai registri.
Nell'apprezzare l'iniziativa, voluta da questa Commissione, di ascoltare gli operatori del settore, al fine di disporre di un quadro il più completo possibile, diamo atto ai parlamentari italiani di avere sempre privilegiato, per quanto concerne l'attività e il ruolo dei Servizi tecnico nautici, l'aspetto della sicurezza, intesa come un servizio universale di cui il porto in quanto tale dispone per svolgere operazioni specifiche, ma anche per affrontare qualunque situazione di emergenza, confermando pure sul piano organizzativo, la necessità di un unico soggetto che svolge tali funzioni. Ad esempio, riferendoci alla discussione svolta in Parlamento sulla vicenda del traghetto Moby Prince va detto che in quella sede è emersa con evidenza *«l'utilità dei nostri servizi per elevare gli standard di sicurezza della navigazione all'interno dei porti; .. e si è definita la sicurezza marittima e portuale un "sistema" da realizzare tanto a terra, quanto in mare, .. capovolgendo la vecchia concezione indirizzata a considerarla un costo improprio, un accessorio, anziché una forma di investimento che offre garanzia di qualità al servizio...* », posizioni che il Parlamento ha sempre mantenuto salde anche nelle successive istanze che si sono presentate compresa la discussione della 84/94 e successive modificazioni. Non ha mai accolto, inoltre, l'introduzione di norme che potevano in qualche modo disarticolare l'unitarietà dei nostri servizi.
Per entrare nel merito delle questioni che ci riguardano, vogliamo soffermarci su alcuni aspetti di particolare rilievo.
Innanzitutto, teniamo ad evidenziare che la sicurezza è un concetto "oggettivo" dal significato molto

---

provvedimenti definitivi emanati a riguardo, l'obbligatorietà dei suddetti servizi è stabilita, su proposta dell'autorità marittima, d'intesa con l'autorità portuale ove istituita, con provvedimento del Ministero dei Trasporti che ne fissa i limiti, sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In caso di necessità e di urgenza l'autorità marittima, previa informazione all'autorità portuale, ove istituita, può rendere temporaneamente obbligatorio l'impiego dei citati servizi per un periodo non superiore a 30 giorni, prorogabili una sola volta. Nei porti ricompresi nella circoscrizione territoriale di una autorità portuale la disciplina e l'organizzazione dei servizi tecnico nautici di cui al presente comma, sono stabilite dall'autorità marittima di intesa con l'autorità portuale, sentite, in veste consultiva, le rappresentanze unitarie dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. In difetto di intesa provvede il Ministero dei
Trasporti.
3. I criteri ed i meccanismi di formazione delle tariffe dei servizi di pilotaggio (di cui all'art. 91 cod. nav.) di rimorchio, (di cui all'art. 101 cod. nav.) e di ormeggio e battellaggio di cui rispettivamente (agli articoli 212 e 215) del regolamento per la esecuzione del Codice della Navigazione, approvato con DPR 15 febbraio 1952, n. 328, sono stabiliti dal Ministero dei Trasporti sulla base di una istruttoria condotta dallo stesso Ministero congiuntamente al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, alla Associazione Porti Italiani e alle rappresentanze unitarie nazionali dei soggetti erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi".
4. Le tariffe dei servizi tecnico nautici, di cui al comma 1 bis, relative ai singoli porti, sono stabilite, in ottemperanza ai criteri e meccanismi di cui al comma 1 ter, attraverso un'istruttoria condotta in sede ministeriale alla quale partecipano l'autorità marittima e l'autorità portuale, che possono essere anche rappresentate ovvero assistite rispettivamente dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e dalla Associazione Porti Italiani, nonché, in veste consultiva, le rappresentanze unitarie nazionali degli erogatori dei servizi e degli utenti degli stessi. La predetta istruttoria ministeriale termina con la conseguente proposta di variazione tariffaria avanzata dall'autorità marittima di intesa con l'autorità portuale, ove istituita, e sottoposta all'approvazione del Ministero dei Trasporti. In difetto di intesa ovvero di mancata approvazione ministeriale il provvedimento tariffario definitivo verrà emanato dall'autorità marittima su disposizioni impartite dal Ministero dei Trasporti.

netto che richiede un preciso ed adeguato modello organizzativo di erogazione dei STN e la presenza di competenze che consentano di intervenire, con idonei comportamenti ed appropriate tecniche, per ridurre e delimitare i rischi relativi alla navigazione in porto, negli specchi acquei adiacenti e alla permanenza delle navi negli spazi portuali, prevenendo e - nel malaugurato caso che si verifichino - mitigando gli effetti e le conseguenze degli incidenti e dei sinistri che comunque accadono. È quindi, una ottimizzazione in sé, un valore irrinunciabile intrinsecamente legato alla stessa efficienza del porto.
La nostra esperienza ci insegna peraltro, che nel campo specifico nel quale operiamo, non si possono scindere l'operatività richiesta dal vettore marittimo, dall'attività pubblica (cioè: il carattere universale, continuo, qualificato, a tutela degli interessi generali). E ciò non soltanto perché la singola prestazione soddisfa l'immediata esigenza della nave, ma in quanto attraverso essa, costantemente, si acquisisce la multiforme professionalità degli uomini che la esplicano e l'appropriato impiego dei mezzi e degli strumenti.
Le operazioni richieste ed effettuate ad arte, sono la fonte primaria della nostra esperienza e delle qualità professionali, le quali sole consentono di poter intervenire con la massima efficacia possibile, in tutte le situazioni che potrebbero definirsi, forse a torto, anomale ed inoltre, in tutti i casi di emergenza. Va allora detto che siamo in grado di svolgere il servizio pubblico soltanto in quanto siamo in grado di svolgere ininterrottamente tutte le prestazioni che possono essere richieste dai vettori e da quelle rese necessarie dalla presenza di navi in acque portuali.
Riguardo agli aspetti economici, ai quali ovviamente ci si deve anche riferire, questi sono caratterizzati da due fattori: il primo contenere i costi immediati della nave; il secondo è quello di consentire la copertura delle spese necessarie connesse all'adeguamento professionale degli uomini, all'innovazione dei mezzi e degli strumenti utilizzati, alla crescita e alla modernizzazione del Gruppo. Una prestazione malfatta o un'operazione maldestra in circostanze impreviste, determina costi aggiuntivi di entità inaspettate e spesso rilevanti a carico del porto, del vettore, registrando, a volte, gravi danni per l'ambiente ed anche perdite di vite umane.
Come si nota chiaramente, il Ministero, il Comando Generale, l'Assoporti, le stesse Associazioni armatoriali e l'Angopi, si sono mosse tutte concordemente per il consolidamento del servizio inteso nella sua unitarietà. Sono queste le ragioni per le quali noi siamo convinti dell'universalità del servizio, dell'intreccio non eliminabile fra prestazione resa alla nave e servizio pubblico, in una visione complessiva di una attività che il porto in quanto tale deve garantire ad ogni utente ed in ogni circostanza.
Alcuni esempi: i) del citato incidente occorso al traghetto Moby Prince, nel quale persero la vita 140 persone, l'indagine svolta dalla IX[a] Commissione della Camera dei Deputati, ha rilevato che l'unico

---

5. Il Ministero dei Trasporti è autorizzato ad emanare un regolamento, ai sensi dell'art. 17, comma 3 della legge 23/8/1988 n° 400, volto ad individuare, per i porti ove già esiste il servizio di rimorchio, i parametri operativi e gestionali in presenza dei quali, ferma restando l'unicità e l'inscindibilità del servizio di rimorchio disciplinato dalla stessa concessione, sarà possibile introdurre una tariffa di prontezza operativa. Detti parametri dovranno indicare quando l'insufficienza del fatturato, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, dovrà essere considerata notevole e strutturale e quando debba considerarsi particolarmente elevato il divario tra il numero delle navi che si avvalgono del servizio di rimorchio e quelle che non se ne avvalgono. Nei porti in cui si riscontrano tali parametri, l'autorità marittima, qualora ritenga indispensabile un presidio di rimorchio, d'intesa con l'autorità portuale, ove istituita, e sentite le rappresentanze nazionali unitarie dei soggetti erogatori del servizio e degli utenti dello stesso può introdurre, attraverso l'apertura di una istruttoria a livello ministeriale come disciplinata al comma lquater, una apposita tariffa di prontezza operativa per le navi che scalano il porto. Il gettito complessivo di detta tariffa dovrà essere tale da integrare il fatturato derivante dal servizio di rimorchio, comprensivo di eventuali altri ricavi di natura ricorrente, continuativa e non occasionale, in modo da consentire il raggiungimento dell'equilibrio gestionale derivante dall'applicazione dei criteri e meccanismi tariffari di cui al comma l-ter del presente articolo.
6. Ai fini della prestazione dei servizi tecnico nautici, di cui al comma 1 bis, per porti o per altri luoghi di approdo o di transito delle navi si intendono le strutture di ormeggio presso le quali si svolgono operazioni di imbarco o sbarco di merci e/o passeggeri come banchine, moli, pontili, piattaforme, boe, torri, navi o galleggianti di stoccaggio temporaneo e punti di attracco, in qualsiasi modo realizzate anche nell'ambito di specchi acquei esterni alle difese foranee.".

Articolo 19
(Modifiche e integrazioni al D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 358)

1. Al D.P.R. 15 febbraio 1952, n. 358, recante: «Approvazione del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione», sono apportate le seguenti modifiche e integrazioni:
a) ... omissis ...
b) il comma 3 dell'articolo 208 è sostituito dal seguente: "Contro le risultanze della visita sanitaria di cui al n. 3 del precedente comma è ammesso ricorso, entro

superstite è stato tratto in salvo dal coraggio - aggiungo io dalla competenza - degli ormeggiatori livornesi; ii) con la Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, Serie generale - n. 163 del 16 luglio 2007 è stata conferita la Medaglia al merito di Marina a quattro ormeggiatori del porto di Ravenna, che hanno, attraverso il loro intervento, salvato dieci vite umane contribuendo così *"con questa meritoria azione, ad accrescere e raf.forzare il prestigio e il lustro della Marineria italiana";* iii) gli effetti della collisione avvenuta nello Stretto di Messina tra la m/n Susan Borchard e l'aliscafo passeggeri Segesta, del 15 gennaio scorso, costata la vita a quattro uomini di equipaggio, cioè coloro che a bordo dovevano organizzare i soccorsi, sono stati contenuti grazie alla tempestiva prontezza e all'abilità degli interventi di soccorso, tra i protagonisti dell'operazione, il Gruppo Ormeggiatori del porto di Messina che ha fornito un fattivo contributo per il salvataggio diretto di almeno 20 persone.

Questi drammatici eventi mettono in luce l'efficacia e l'ineludibile esigenza per la sicurezza dell'utente e delle acque portuali di una presenza vigile 24 ore al giorno garantita dal Gruppo, alla perizia professionale degli operatori, dalla qualità dei mezzi nautici in dotazione, nonché dall'esperienza derivante dalla nostra conoscenza delle condizioni locali.

In merito ai costi giova rilevare che qualunque sia l'assetto legislativo e regolamentare dei servizi da noi resi, nei porti della UE, con particolare riferimento a quelli del North Range, nostri più diretti concorrenti, le tariffe praticate in Italia non sono solo allineate alle altre, ma, senza alcun dubbio, risultano inferiori. Tra l'altro mi sembra opportuno informare la Commissione, che in questi anni le nostre tariffe hanno avuto il seguente andamento:

- il costo reale di ogni prestazione fatta 100 quella del 1991 diventa 60,44 nel 2006, a valore costante della moneta;
- pur considerando il fatto che nel nostro lavoro l'apporto umano è determinante, e per certi aspetti quasi totalizzante, la produttività per uomo nello stesso periodo è passata da 100 a 148;
- i costi relativi agli investimenti per l'innovazione e l'ammodernamento dei mezzi nautici e degli strumenti di bordo, in dotazione ai Gruppi, nell'ultimo lustro, sono più che raddoppiati. Disponiamo oggi di 260 mezzi nautici, in luogo dei 217 del 1996, con una potenza complessiva di 44.665 Hp, a fronte dei 28.498 relativi al 1996.

Sulla formazione, che sta uniformandosi agli standard europei e da oggi internazionali, avendo costituito l'associazione internazionale di categoria, stiamo portando avanti ormai da una decina di anni senza soluzione di continuità momenti formativi attraverso azioni corsuali che prevedono l'acquisizione di titoli all' abilitazione al comando dei mezzi e alla conduzione degli apparati motore, corsi di antincendio,

---

quindici giorni dalla data di comunicazione dell'esito della visita stessa, ad una commissione istituita presso l'ufficio di porto e composta:
1) da un medico designato dal capo del compartimento, presidente;
2) da un medico designato dal medico provinciale competente per territorio;
3) da un medico designato dall'istituto nazionale per la previdenza sociale.";
c) dopo il comma 3 dell'articolo 208, è aggiunto il seguente comma 3-bis: "Le designazioni di cui al precedente comma non possono cadere sul sanitario che ha emesso il giudizio impugnato.";
d) il comma 2 dell'articolo 214 è sostituito dal seguente: "L'inabilità di cui al n. 2 del precedente comma è accertata da una commissione istituita presso la capitaneria di porto e composta:
l) dal medico di porto di ruolo, presidente;
2) da un medico designato dall'istituto nazionale per la previdenza sociale;
3) da un medico designato dall'istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro."; e) dopo il comma 2 dell'articolo 214, sono aggiunti i seguenti commi:
2-bis: "Contro le risultanze della visita sanitaria di cui al precedente comma è ammesso ricorso, entro sessanta giorni dalla data di comunicazione dell' esito della visita stessa, ad una commissione centrale istituita presso il ministero dei trasporti e composta:
l) dal capo del servizio competente del ministero dei trasporti, presidente;
2) da un funzionario medico appartenente al ministero della salute;
3) da due medici designati, rispettivamente, dall'istituto nazionale per la previdenza sociale e dall'istituto nazionale per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro;
4) da un medico designato dall'organizzazione sindacale competente.";
2-ter: "Le designazioni di cui ai numeri da 2 a 4 del precedente comma non possono cadere sui sanitari che abbiano fatto parte della commissione che emise il giudizio impugnato.";
2-quater: "Gli accertamenti di cui sopra hanno effetto anche ai:fini del trattamento previdenziale del lavoratore.";
f) al comma 3 dell'articolo 216, le parole: "nei modi previsti dai commi secondo e terzo dell'articolo 152" sono sostituite dalle parole: "nei modi previsti dai commi terzo e terzo bis dell'articolo 208";
g) al comma 2 dell'articolo 207, le parole: "nei modi previsti dai commi terzo e seguenti dell'articolo 156" sono sostituite dalle parole: "nei modi previsti dai commi secondo e seguenti dell'articolo 214";
h) al comma 2 dell'articolo 218, le parole: "nei modi previsti dai commi terzo e seguenti dell'articolo 156" sono sostituite dalle parole: "nei modi previsti dai commi secondo e seguenti dell'articolo 214".

sopravvivenza e salvataggio, primo soccorso, radar, lotta antinquinamento, lingua inglese, gestione e sicurezza, svolti ai sensi della Convenzione IMO STCW /78-95.
A proposito della professionalizzazione e del relativo adeguamento, voglio rilevare che questo è stato possibile in quanto il lavoratore si sente stabile, cosa che da un lato consente la realizzazione di quelle iniziative intese ad allargare, estendere e approfondire le proprie capacità professionali. Ma soprattutto, lo rende consapevole del valore e del ruolo che svolge a vantaggio dell'economia marittimo-portuale e dell'ambiente. È questa presa di coscienza che diviene rilevante. Sottolineo, inoltre, l'importanza che assume la consapevolezza del lavoratore nell'interiorizzare il valore di un ruolo che incide sulle condizioni economiche e ambientali laddove opera. È qui il segreto del lavoratore e lavoro svolto. È qui il rafforzamento della cultura del lavoro come elemento base di sostegno e di sviluppo della società. Questa identificazione che è una battaglia prima di tutto culturale, perde ogni significato di fronte ad una condizione di precarietà e di incertezza. Non solo, ma si collega da un lato all'acquisizione di un senso di dignità personale e collettiva, e quindi partecipi dell'evoluzione economica e sociale, dall'altro si garantisce la flessibilità come adeguamento delle esigenze operative che sono di per sé variabili e quindi inevitabilmente introdotte nei nostri Regolamenti di servizio.
Ultima nostra considerazione è che sia sempre mantenuta la responsabilità delle Capitanerie di Porto nella gestione di tutte le fasi della navigazione marittima compreso l'attracco, e ciò, soprattutto, per un motivo che riteniamo fondamentale: le modalità che debbono osservare i STN, i quali sono per loro natura intrinseca servizi della sicurezza, non possono seguire norme che nascono e soddisfano esclusivamente esigenze localistiche, ma debbono rispondere a principi validi su tutto il territorio nazionale. Questa esigenza è ancora più vera in Italia dove le caratteristiche corografiche dei porti, gli spazi e i vincoli che caratterizzano i nostri scali incidono pesantemente sulla gestione della manovra e della navigazione negli ambiti portuali.
È naturale che comunque esistano delle differenze che vanno considerate e devono riflettersi sugli aspetti quantitativi riguardanti sia gli uomini sia i mezzi; ma non possono influire sulle modalità di fondo perché potrebbero inficiare i parametri qualitativi necessari a tutelare una generale efficiente e sicura transitabilità nautica, falsando in questo modo, la concorrenza tra i porti attraverso forme di competizione al ribasso.
Tutto ciò, allora, richiede uniformità di principi e coerenza nella loro applicazione alle varie situazioni locali ed è da qui che nasce l'esigenza di avere un coordinamento ed un intervento penetrante degli organismi nazionali (Ministero, Comando Generale).
Per una ragione analoga crediamo che la norma legislativa non debba impedire la regia unitaria del Ministero dei Trasporti in occasione di rinnovi o di modifiche complessive delle tariffe dei nostri servizi. E ciò perché è indispensabile stabilire, soltanto in una visione d'insieme, risultati quantitativi di contenimento dei costi che non riducano però, le possibilità di migliorare qualitativamente gli standard operativi dei singoli Gruppi consentendo, in questo modo, un'articolazione attenta alle realtà locali e mantenendo il rispetto di equilibri assai delicati. L'esperienza, che è in atto ormai da diversi anni, ha dimostrato l'efficacia e la concretezza di questo metodo.
Non ci sfugge né c'è mai sfuggita, la necessità che tutto ciò avvenga con la partecipazione attiva delle Autorità portuali e dell'Assoporti. Sarebbe, infatti, illogico conseguire risultati o stabilire regole, che siano in opposizione o non coerenti con gli obiettivi programmatici ed istituzionali che le stesse Autorità perseguono per il potenziamento delle attività marittimo/portuali e per la realizzazione dei piani operativi.
Queste sono a grandi linee, le considerazioni che ci siamo permessi di esporre e che poniamo alla vostra attenzione.



ALLEGATO "C"

POSIZIONE COMUNE
DELL'ASSOCIAZIONE ITALIANA DEGLI ORMEGGIATORI, DEI PILOTI E DEI RIMORCHIATORI
SULLA CONSULTAZIONE SULLA POLITICA PORTUALE
(2006-2007)

Come conseguenza della Consultazione sulla Politica Portuale ("PPC") condotta dalla Commissione tra Novembre 2006 e Maggio 2007, l'Associazione Italiana degli Ormeggiatori (A.N.G.O.P.I.), i piloti, (Fedepiloti) e i rimorchiatori (Assorimorchiatori) si sono incontrati e hanno discusso l'esito della PPC specificatamente alla luce della legislazione italiana applicata. Si sono accordati su una posizione comune, i cui contenuti sono i seguenti.

1. LA PROMULGAZIONE DI LEGGI SULL'ACCESSO AL MERCATO E LA FORNITURA DEI SERVIZI TECNICO - NAUTICI DOVREBBE AVERE LUOGO IN ACCORDO CON IL PRINCIPIO DI SUSSIDIARIETÀ.

La PPC conferma che i servizi tecnico-nautico hanno implicazioni forti e sostanziali sulla sicurezza. Questo è essenziale quando si considera se -e come- redigere regole della Comunità Europea riguardanti tali servizi. E' vero che, rispetto ai STN, negli Stati Membri esistono differenti regimi, sia tra gli stessi tipi di servizi che tra gli stessi Stati Membri (sebbene nei sistemi legislativi italiani, i tre STN hanno le stesse basi e lo stesso sistema in merito al punto di vista relativo all'accesso al mercato).
E' anche vero che in alcuni Stati Membri, e ugualmente in Italia, esistono ostacoli alla libera fornitura dei STN. Questi ostacoli sono comunque giustificati:
a) quando si considera che la fornitura dei STN ha implicazioni sulla sicurezza, e **b)** quando gli Stati Membri hanno organizzato la fornitura di tali servizi in conformità allo schema dell'articolo 86.2 CE come servizi di interesse economico generale. Questa è precisamente la situazione italiana: si allude all'articolo 14 della legge n. 84 del 28 gennaio 1994, come emanata, che qualifica espressamente i STN come *"servizi di interesse generale necessari per garantire la sicurezza degli ormeggi e della navigazione nei porti dove sono stati istituiti"*.
La scelta degli Stati Membri se organizzare i STN in conformità allo schema dell'articolo 86.2 CE non è obbligatoria, ma dovrebbe essere comunque lasciata agli Stati Membri. Le ragioni della sussidiarietà, così come la ben provata influenza che gli Stati Membri possiedono, in conformità alla legislazione CE, nel definire ed organizzare un servizio come stabilito nell'ambito dell'articolo 86.2 CE, fanno sì che venga sostenuto il mantenimento di questa soluzione. Se uno Stato Membro stima che i STN debbano essere organizzati in conformità a specifici modelli con una visione di raggiungimento di obiettivi di servizio pubblico collegati a questioni di sicurezza, questa autorità non dovrebbe essere messa in dubbio, essendo ciò in disaccordo con i principi della legga CE. Si sostiene che non c'è bisogno di un'armonizzazione a livello UE sulle regole relative all'accesso al mercato dei STN: le differenti soluzioni adottate a livello dagli Stati Membri (incluse le regole sulle qualificazioni professionali) sono soddisfacenti e si adeguano ai bisogni specifici sentiti in ciascuno Stato o realtà portuale.
Dall'altra parte, gli Stati Membri possiedono l'autorità per stabilire regole che salvaguardino e garantiscano adeguati standard di sicurezza, che potrebbero variare da Stato Membro a Stato Membro, o anche da porto a porto: l'armonizzazione e l'omogeneizzazione di questi standard di sicurezza a livello UE non solo livellerebbe artificialmente (ed erroneamente) le differenti situazioni, ma priverebbe gli Stati

Membri di poteri che la legge CE gli ha conferito. In questa disposizione, si afferma anche che ***a)*** l'esistente struttura normativa a livello degli Stati Membri - e in ogni caso in Italia - si è dimostrata funzionare bene e non dovrebbe essere modificata e ***b)*** per lo meno dove, come in Italia, gli Stati membri hanno stabilito che i STN sono intesi anche per soddisfare obiettivi di "interesse pubblico" o di "interesse economico generale", qualsiasi risposta volta a determinare l'efficienza complessiva di questi servizi dovrebbe essere lasciata, in primo luogo, agli Stati Membri, e non necessariamente ai destinatari dei servizi, che potrebbero essere tentati a tenere in poco conto la sicurezza per soddisfare i loro interessi economici a breve termine.

2 ACCESSO AL MERCATO

I sottoscritti sono a conoscenza dei principi CE (ora esistenti anche a livello degli Stati Membri) che stabiliscono che quando l'accesso libero in un mercato non è possibile lo Stato dovrebbe organizzare procedure e di selezione. Questa selezione ha luogo anche in riferimento ai STN italiani: comunque, mentre per i servizi di rimorchio i diritti speciali accordati alle società beneficiare sono soggetti a procedure aperte disponibili per qualsiasi terza parte nuova arrivata interessata, per i piloti e gli ormeggiatori si applicano differenti regole. I sottoscritti sostengono che queste regole, mentre soddisfano comunque il bisogno di selezionare i fornitori di questi STN, rispondono ad altre importanti esigenze che per il legislatore italiano dovrebbero essere preservate.
Specificatamente, l'accesso al mercato per i piloti e gli ormeggiatori è concesso attraverso procedure di selezione organizzate dall'amministrazione marittima: più precisamente, il concorso pubblico ha luogo di tanto in tanto in ciascun porto in cui vi sono vacanze di piloti/ormeggiatori. I candidati inoltrano domanda e sono selezionati tramite un esame che valuta anche le capacità operative/pratiche di ciascun di loro. Le persone che vincono il concorso diventano membri dell'entità a cui è affidata la fornitura del servizio nel porto interessato. Inutile dire, una volta diventati membri di questa entità, per tutta la durata della loro vita professionale, i piloti e gli ormeggiatori continuano ad essere soggetti al controllo dell'amministrazione marittima, che, regolarmente, verifica la competenza eli queste persone che svolgono il servizio, ed ha l'autorità per rimuovere dalla carica quei piloti o ormeggiatori che non rispettano le regole applicabili o non sono più idonei al lavoro.
Poiché il pilotaggio e l'ormeggio sono ad intenso capitale umano, piuttosto che ad intensità di capitale, questa selezione tramite concorso tra persone idonee fornisce vantaggi aggiuntivi alla prospettiva di "natura pubblica" di questo servizio: la formazione e l'esperienza dei piloti e degli ormeggia tori e la loro pratica quotidiana accrescono costantemente la qualità dei servizi che loro offrono nel porto. Professionisti specializzati potrebbero aiutare i più giovani, ed il progressivo ricambio, una volta ottenuto, garantisce stabili livelli della qualità del servizio sotto l'esame dell' amministrazione marittima. Questo modello sembra preferibile a quelli discussi a livello CE, che implicano una procedura di selezione che fissa un termine per le "autorizzazioni" concesse alle entità che offrono i STN in questione, e stabiliscono una procedura di selezione tra queste entità per l'accesso al mercato. In questo secondo modello, quando ha luogo il ricambio, tutte le persone idonee fornitrici del servizio potrebbero essere rimosse, e questo determina una perdita per la comunità portuale nel suo intero, piuttosto che un guadagno.
Inoltre, nel caso dei piloti e degli ormeggia tori, stiamo parlando di lavoratori molto specializzati, peri quali potrebbe essere difficile trovare un altro lavoro nel caso di una sostituzione da parte di qualsiasi nuovo arrivato. Perciò gli effetti sociali negativi di qualsiasi sostituzione dovrebbe essere evitati, almeno in quegli Stati Membri, come l'Italia, dove già esistono procedure trasparenti per la selezione dei fornitori.
Per i servizi di rimorchio, per i quali è stabilita e richiesta una selezione per quanto riguarda la società, la durata delle concessioni dovrebbe essere coerente con il periodo di deprezzamento del più adeguato equipaggiamento usato dalle società (che la bozza di proposte della Direttiva *VE* sui Servizi Portuali ha già codificato in un arco di tempo medio di circa 25 anni), prendendo in considerazione anche la proporzione diretta esistente tra i livelli delle tariffe e la velocità di svalutazione dei beni. Quando si fissa la durata delle concessioni, si dovrebbe tener conto anche del costo della formazione sostenuto dai STN. E in ogni caso, al fine di evitare ciò, nell'ultimo periodo in cui sono sostenuti gli investimenti del contratto, dovrebbero essere istituite regole chiare che puntino a permettere alla società che perde il successivo appalto/selezione di essere ripagata dal nuovo arrivato di tutti i costi degli investimenti fatti che non sono stati già ammortizzati.

3 REGOLAMENTAZIONE CONTRO CONCORRENZA DEI SERVIZI TECNICO - NAUTICI

Il modello italiano dei STN (cosi come è per altri Stati membri), non prevede la presenza di una pluralità di fornitori dei STN, in competizione tra loro in un dato porto. Questo è coerente con la natura dei servizi come "servizi di interesse generale" - che sono offerti sotto il modello del Jornitore universale del servizio- stabilita nella legislazione italiana. Questo modello sembra piuttosto soddisfacente: in nessun caso i sottoscritti prendono atto di reclami da parte degli utenti in merito alla carenza della disponibilità

dei STN, confermando anche da questo punto di vista che l'offerta è adeguata alla domanda. A questo proposito, data anche la dimensione ristretta del "mercato dei STN" in un dato porto, si afferma che qualsiasi entrata nei porti da parte di terze parti concorrenti non determinerebbe necessariamente un aumento di qualità/una riduzione nei prezzi, e, piuttosto, potrebbe portare ad un aumento dei comportamenti collusivi. Anche nei porti europei più grandi, quando opera più di un fornitore (nei servizi di ormeggio o rimorchio), tendono piuttosto a dividere il porto in differenti aree, e non ad operare sullo stesso "mercato portuale". La ragione di ciò è che si evita che il costoso equipaggiamento e gli investimenti rimangano sottoutilizzati, e ciò sarebbe in contrasto con il loro uso efficiente. Ma lo stesso, *mutatis mutandis,* può essere sostenuto per la forza lavoro specializzata che fornisce i STN.
D'altronde, l'autoproduzione da parte degli operatori del terminale (o da parte degli armatori) risulterebbe in concorrenza sleale, nel momento in cui gli stessi criteri professionali o gli stessi obblighi di servizio pubblico non siano rispettati. Inoltre, in Italia (come in tutti quegli Stati Membri dove i STN sono organizzati come servizi di interesse economico generale), qualità, disponibilità e determinazione dei prezzi sono stabiliti ex-ante attraverso una procedura regolamentare, essendo ciò conforme con l'obiettivo di mantenere i prezzi controllati mentre si salvaguardia la qualità del servizio.
In questi casi, comunque, il modello di fornitore universale del servizio non tiene conto di alcuna concorrenza *nel* mercato, e piuttosto è per la concorrenza *per* il mercato (vedi sopra punto 2).
A parte ciò, le entrate complessive del servizio in ciascun porto, unite alle economie di scala che possono essere ottenute da una singola società, normalmente determinano vantaggi anche per gli utenti nell'avere una sola entità che offre i STN nel porto. Allo stesso tempo, la posizione di contrattazione degli utenti (linee di navigazione) rispetto ai fornitori dei STN (nelle ordinarie, piccole entità), evita qualsiasi sfruttamento della posizione di monopolio posseduta dagli ultimi. Inoltre, si fa presente che "l'entrata concorrenziale" nel mercato dei STN dovrebbe spesso accadere attraverso l'autoproduzione fatta dalle società più grandi già presenti nella catena del trasporto.
In questo modo, la pressione concorrenziale per i fornitori dei STN in carica dovrebbe venire dagli autoproduttori, piuttosto che dai nuovi arrivati che vogliono offrire i STN agli utenti del porto all'interno di un dato porto. Ciò, comunque, non corrisponde ad alcuna "concorrenza" genuina a vantaggio degli utenti o dei consumatori; piuttosto, la conseguenza è una integrazione verticale dei più grandi a danno dei più piccoli, una volta ancora con effetti di esclusione dei più importanti "mercati" relativi al trasporto per mare.

4 FORNITURA OBBLIGATORIA DEI SERVICZI TECNICO - NAUTICI

I sottoscritti fanno notare che, quando è in gioco la sicurezza, la scelta se usare o meno un servizio non può essere lasciata solo all'utente, perché qualsiasi incidente avvenga nei porti o nelle acque adiacenti di per sé interessa terze parti, gli stakeholders del porto e, in alcuni casi, la comunità. Sebbene per alcuni STN (rimorchio) la natura obbligatoria degli stessi potrebbe essere meno frequente, o non è del tutto usuale, il principio sopra indicato deve comunque essere mantenuto. Perciò, le autorità competenti devono essere autorizzate a decidere quando un servizio debba essere obbligatorio o meno, essendo chiaro che sono obbligati ad adottare questa decisione in maniera trasparente ed obiettiva. Ciò è esattamente quello che stabilisce la legge italiana, e si accorda a casi di legge consolidati in ogni parte degli Stati membri europei (e anche sotto la legge CE): in questo modo, si garantisce agli utenti che qualsiasi restrizione alle loro libertà economiche derivanti dalla decisione delle autorità competenti per rendere obbligatorio l'uso di alcuni dei STN sia basata su criteri trasparenti, obiettivi e proporzionale.
A favore del consolidamento della fornitura obbligatoria dei STN, sono le seguenti condizioni
(a) nel settore della navigazione il numero dei membri dell'equipaggio si sta riducendo progressivamente, e non sempre le loro abilità professionali sono completamente coerenti con le caratteristiche specifiche del porto/navigazione;
(b) il traffico marittimo e la dimensione delle navi sta aumentando; ***(c)*** il trasporto di materiali pericolosi.
Sebbene si riconosce che la tecnologia ha notevolmente migliorato la capacità di manovra delle navi, la tecnologia non sostituirà mai i STN.
A parte l'importante e necessario contributo alla sicurezza offerto dalla presenza dei servizi di rimorchio in qualunque porto, in particolare con riguardo ai piloti e agli ormeggiatori, si afferma che l'esternalizzazione delle abilità nautiche, come compromesso per il numero (e qualificazioni) decrescente dei membri dell'equipaggio a bordo delle navi, insieme con la complessità delle manovre dentro i porti DE, è il fattore chiave per la crescita della fornitura obbligatoria dei STN. Inoltre, è anche un andamento coerente con altri settori industriali (l'esternalizzazione è un espediente frequente per incrementare l'efficienza e ridurre i costi), unito insieme con i vantaggi di avere professionisti specializzati e/o manodopera nei porti specificatamente esperta nelle attività tecniche e nautiche, incrementando, perciò, la produttività complessiva del porto e beneficiando delle relative economie di scala.

ASSEMBLEA ANGOPI, INTERVENTO DEL PRESIDENTE E.B.A.

Marco Mandirola



Eurostrategie

LA 'CARTA' EBA RISPONDE ALLA POLITICA DEI PORTI INDICATA DAL COMMISSARIO U.E. JACQUES BARROT

I cinque caposaldi dell'ormeggio europeo

Sono qui oggi per salutarvi e per portarvi le mie note informative in merito all'Eba e alle iniziative che ci toccano e toccano tutta la categoria in Europa. Ma prima di iniziare questa informativa vorrei invitarvi ad osservare un minuto di raccoglimento in ricordo del collega di Ravenna, Filippo Rossano, che tragicamente ci ha lasciato pochi giorni fa, unendolo al ricordo di tutti coloro che sono periti sul lavoro facendo la nostra attività e anche quotidianamente svolgendo un qualsiasi altro lavoro.



Ravenna - Filippo 'Filo' Rossano accompagnato verso il suo ultimo ormeggio

Io mi ritengo una persona abbastanza fortunata: nel corso degli undici anni durante i quali ho presieduto l'associazione europea degli ormeggiatori solo in tre casi ho dovuto commemorare una tragica morte sul lavoro. Qualcuno penserà che in questo periodo di tempo quattro persone cadute sul lavoro in tutta Europa sono nulla. Per me, invece, sono tantissime: sono quattro amici che se ne sono andati per fare il loro dovere!

Noi oggi siamo qui un pò attoniti. Ma davanti a tutte queste disgrazie non dobbiamo dimenticare che dobbiamo sempre essere più preparati, più efficienti, perché al di là della sorte soltanto con un'alta efficienza e con dei mezzi adeguati riusciamo a contrastare l'imperizia che a volte troviamo a bordo delle navi, o moderni macchinari che sembrano aiutarci sul lavoro, ma che in realtà talvolta si rivelano trappole mortali.

Il destino ha voluto che l'ultima vittima fosse italiana: un amico, una persona con cui ho diviso sia il tavolo che il bicchiere; e questo mi lascia un profondo vuoto, uno sconfinato senso di tristezza. Ma mi conforta il trovare ancora una volta tra noi in questa platea, bene attento, l'amico Giancarlo Piras, verso il quale la sorte ha riservato un brutto accanimento; ma che nonostante ciò ha sempre continuato a lottare al nostro fianco, dandoci l'esempio di come fare: lui che, come dicevano gli antichi, vede cose che noi non percepiamo, e ci indica la via da seguire per combattere quelle

avversità e superare gli ostacoli che ancora una volta avvistiamo e ritroviamo sulla nostra rotta.
Alcuni di voi si domanderanno di che pericoli parlo? e quali sono questi ostacoli che si parano sul nostro cammino? L'argomento merita una breve cronistoria, che qui riassumo.
Nei primi sei mesi del 2007 la Commissione europea dei Trasporti ed Energia ha tenuto in sei porti europei una serie di workshop per sondare il terreno e vedere se esisteva lo spazio per proporre una nuova Direttiva, dopo le due presentate dalla stessa Commissione allora presieduta dalla signora Loyola De Palacio, ma che erano state bocciate dal Parlamento.
Il nuovo Commissario ai Trasporti Jacques Barrot ha fatto questa serie di consultazioni e a giugno, ad Algeciras, lui stesso ha presentato un testo, molto succinto. Nel testo di una cartellina prospettava le conclusioni di questi sei incontri avuti.
Dico subito che si tratta di un documento molto duro nei nostri confronti. Sostanzialmente indicava che i servizi tecnico-nautici (perciò accomunandoci a piloti e rimorchiatori) erano servizi commerciali e come tali andavano gestiti. Di fatto, con quelle due parole: servizi commerciali, apriva il mercato a tutti gli utenti. In risposta a questo in luglio l'Eba ha prodotto un documento, il cosiddetto 'position paper' nel quale noi esprimevamo il nostro dissenso al Commissario Barrot *(vedi allegato 'E', ndr)*. Il 'position paper' è un documento importante, da non sottovalutare, perché per la prima volta la nostra categoria ha espresso un testo unitario, convinto, con valenza sia giuridica sia politica, con il quale noi rivendicavamo la nostra professionalità documentata dai nostri standard. e gli obblighi di servizio di pubblica utilità che gravano su di noi. Inoltre, rivendicavamo il principio della sussidiarietà per il quale deve essere lasciata ad ogni Stato membro dell'Unione Europea la facoltà di disciplinare.
Naturalmente non era tutta farina del nostro sacco perché di questo testo devo dei ringraziamenti al professor Francesco Munari, che gli rivolgo approfittando della sua partecipazione ai nostri lavori, assieme al professor Sergio Carbone che ha partecipato alla stesura del testo. Un testo di grande valenza: è il testo!, pietra miliare su cui difendere il futuro della nostra professionalità.
Su questa scia, ricalcando questo documento, l'Angopi ha prodotto un documento nazionale con gli altri servizi tecnico – nautici, ovvero assieme alle associazioni nazionali di piloti e di rimorchio *(Si tratta della 'Posizione comune dell'Associazione italiana degli Ormeggiatori, dei Piloti e dei Rimorchiatori sulla Consultazione sulla Politica Portuale (2006 - 2007)': vedi allegato 'C' relativo all'intervento del presidente Angopi, anch'esso fatto pervenire al Commissario ai Trasporti UE Barrot: vedi poi la risposta del suo Ufficio nell'allegato 'D', ndr)*.
. Anche questo è un documento che io giudico di straordinaria importanza. Perché, per la prima volta a livello europeo, è avvenuto che le Associazioni di tre organismi con interessi totalmente diversi, accomunati solo da una nave e dal servizio che svolgono per essa, si siano unite e abbiano prodotto un documento comune che ha gli stessi intenti, le medesime finalità. È un documento talmente di alta portata da non essere stato purtroppo compreso dalle Associazioni di categoria nostre consorelle in Europa. Esse, infatti, non hanno avuto la forza, o la volontà di produrre un documento analogo: vuoi perché in alcune realtà esistono reciproche incomprensioni, vuoi per altri motivi fatto sta che non sono riusciti a formulare alcuna enunciazione comune; che, invece, avrebbe avuto molta importanza, perché saremmo stati più forti se anche nei Paesi membri dell'UE ognuna delle tre associazioni avessero redatto documenti simili, almeno negli Stati che contano: Italia, Francia, Germania, Olanda…
Intanto, siamo arrivati a settembre, con la Commissione che ha pubblicato il cosiddetto 'Libro Blu', ossia le linee guida cui gli Stati sono invitati a seguire. È un testo leggermente migliorativo del precedente, ma sempre negativo nei confronti della nostra categoria *(vedi allegato 'F', ndr)*. Infine, pochi giorni fa *(vedi allegato 'G', ndr)*, il 29 novembre alla riunione del Consiglio europeo, Barrot ha corretto ulteriormente il tiro, affermando che queste linee guida non sono rivolte presso gli Stati, ma che sono una traccia da lui lasciata per il suo successore: affermazione, questa, degna di Pilato!
Comunque, analizzando i due testi si evince che la Commissione – e non ne comprendiamo i motivi – vuole sempre discriminare il servizio di ormeggio dagli altri servizi tecnico – nautici. Servizio di ormeggio che è l'unico a vantare una sentenza favorevole della Corte di Giustizia europea: la famosa Corsica Ferries contro gli Ormeggiatori di Genova e della Spezia. Una sentenza a noi largamente favorevole, che in mancanza di una Direttiva dovrebbe fare da legge. Ma, la Commissione sostiene che noi - e solo l'ormeggio - dei tre forniamo un servizio commerciale maggiore delle altre due categorie dei servizi tecnico - nautici. E questo pur riconoscendo che espletiamo servizi d'interesse economico generale, ovvero, in qualche caso, di servizio pubblico.
In più la Commissione ignora completamente gli standard professionali che necessitano per svolgere questa attività, mentre paradossalmente riconosce gli standard dei lavoratori portuali. Sinceramente non capisco perché, pur con tutto il rispetto, si riconoscano i loro standard, ben diversi dai nostri, e non quelli della nostra categoria. Questa discriminazione apre di fatto l'autoproduzione, almeno nei grandi porti, dicono; senza però specificare quali siano questi grandi porti: forse quello che fa un certo numero di container?, o un milione di passeggeri?, perché in

questa seconda ipotesi grande porti potrebbero essere Procida, Capri e molti altri ancora… Allora, debbono spiegarci queste cose, tutt'altro che di secondaria importanza. Infine, è vero che consente un servizio in regime di monopolio, ma solo se questo servizio viene affidato con una gara pubblica e trasparente, ossia con bando d'asta. Insomma temi da discutere ce ne sono a volontà!
In tutto questo marasma si innesta - ed è inutile tacerlo in questa sede - una situazione di disagio all'interno dell'Eba, provocato da talune posizioni in disaccordo con altre. Questo ha portato ad una conflittualità che in questo momento non ci vorrebbe, perché ancora una volta, noi siano chiamati a difendere in una dura lotta il nostro diritto a lavorare secondo quei canoni che ci vedono attualmente operare nei porti. E in questo contesto, solo l'unità può permetterci di avere la possibilità di spuntarla contro chi vorrebbe un nostro ridimensionamento, una volontà di cui assolutamente non comprendo i motivi.
Il 24 gennaio andrò al Consiglio Eba di Anversa per seguire l'evolversi di una situazione che quanto meno ci ha fatto perdere del tempo. Tempo oggi molto prezioso, anche perché ho avuto notizia che il Parlamento europeo ha deciso di rispondere al documento conclusivo di Barrot. Del quale ne ho parlato con due 'rapporteur'. Ma è chiaro che bisognerà continuare a cercare di sensibilizzarli attraverso reali, esaurienti ed opportune informative affinché sopravvengano risposte in contraddittorio alle affermazioni di Barrot. Così come dovremo continuare a esortare l'Imo perché tramite la nostra associazione internazionale Ibla siano riconosciuti gli standard professionali che dovrebbero disciplinare l'accesso ai mercati non solo nei porti d'Europa ma in tutti i mercati del mondo. Con ciò proiettando la nostra categoria nella sua giusta dimensione.


Commissione europea

ALLEGATO "D"

Commissione Europea
Direzione generale per l'energia e i trasporti

Bruxelles 22 novembre 2007

A

Fedepiloti, ANGOPI, Assorimorchiatori

Cari signori,
il Vice Presidente J. Barrot vi ringrazia per la vostra lettera datata 25 settembre 2007 con la quale avete inviato la Posizione Comune di Fedepiloti, Angopi ed Assorimorchiatori in merito alla consultazione sulla politica portuale e mi ha chiesto di rispondere a nome suo.
Il vostro input è un valido contributo per dare forma alla nuova politica portuale, per la quale l'adozione della Comunicazione del 18 ottobre 2007 non è punto finale, ma piuttosto un punto di partenza. Continuerò a contare sulla vostra cooperazione così come su quella di tutti gli stakeholders portuali per la realizzazione degli obiettivi fissati nella Comunicazione
Cordiali saluti

Il Direttore
E. Grillo Pasquarelli

ALLEGATO
"E"

EBA Position Paper
sulla Consultazione della Politica dei Porti (2006-2007)

Dopo aver seguito la Consultazione della Politica dei Porti ("PPC") tenuta dalla Commissione tra Novembre 2006 e Maggio 2007, l'Associazione Europea degli Ormeggiatori ("EBA") desidera dichiarare la sua posizione come segue

1. LA SUSSIDIARIETÀ COME PRINCIPIO OBBLIGATORIO CON IL RISPETTO DELLE REGOLE SULL'ACCESSO DEL MERCATO E LA FORNITURA DEI SERVIZI DI ORMEGGIO

Il PPC conferma che l'ormeggio, come tutti i Servizi tecnico nautici, ha implicazioni sulla sicurezza forti e sostanziali. Ciò è una pietra angolare per spiegare la posizione dell'Eba riguardo le regole che interessano il nostro servizio.

L'EBA riconosce l'esistenza di regimi differenti all'interno degli Stati membri riguardo l'ormeggio, ed in alcuni Stati membri, di ostacoli alla libera fornitura dei Stn.

Questi ostacoli sono tuttavia giustificati: **a)** quando si considera che l'ormeggio è un servizio la cui fornitura ha implicazioni di sicurezza, e **b)** quando gli Stati membri hanno organizzato la fornitura di questi servizi secondo lo schema dell'articolo 86.2 della CE[1] come servizi di interesse economico generale. Questa scelta finale degli Stati membri non è obbligatoria, né applicata generalmente (almeno per tutti i Stn), ma dovrebbe essere lasciata agli Stati membri.

I motivi della sussidiarietà, come pure il potere affermato di cui gli Stati membri godono secondo la legge della CE per definire ed organizzare un servizio così come concordato secondo quanto disposto dall'articolo 86.2 CE, sostengono le ragioni affinché sia mantenuta questa soluzione. Se qualunque Stato membro considera che i Stn (o alcuni di questi) devono essere organizzati secondo specifici modelli con uno sguardo a raggiungere obbiettivi di servizio pubblico uniti ai profili della sicurezza, tale potere non dovrebbe essere messo in dubbio, sebbene questo sia in disaccordo con i principi della legge della CE.

Secondo il punto di vista EBA, non c'è bisogno di un'armonizzazione a livello CE sulle regole che riguardano l'accesso al mercato per l'ormeggio: le diverse soluzioni adottate a livello degli Stati membri sono soddisfacenti ed adatte agli specifici bisogni che ciascuno Stato o realtà portuale sente.

Se gli Stati membri attualmente hanno diverse qualifiche e requisiti professionali per la fornitura dei servizi di ormeggio, essi dovrebbero mantenerli, secondo il principio della Sussidiarietà. Gli Stati membri devono avere il potere di consolidare regole che proteggono ed assicurano esigenze rilevanti di sicurezza, che possono variare da Stato membro a Stato membro (o persino da porto a porto), e che quindi non possono essere uniformate artificialmente. D'altra parte, anche se 1'accesso a questi servizi non è libero in tutti gli Stati membri, l'EBA registra una generale soddisfazione da parte degli utenti dei servizi di ormeggio a livello europeo.

A questo proposito, data anche la relativa e modesta grandezza del "mercato dei servizi di ormeggio", l'EBA non nota alcuna significativa pressione da parte dei nuovi soggetti interessati a voler entrare in porto per la fornitura dei servizi di ormeggio. Questo conferma che la fornitura dei servizi di ormeggio generalmente coincide con la domanda esistente, e che la struttura normativa attuale a livello degli Stati membri, è risultata funzionare bene e non dovrebbe essere modificata. In questo filone, bisognerebbe anche considerare che - almeno dove questo è stato stabilito a livello degli Stati membri - i Stn implicano anche il raggiungimento di obbiettivi "pubblici" o di "interesse economico generale". Di conseguenza, qualunque risposta rivolta a valutare la generale efficienza di questi servizi, dovrebbe anche essere lasciata agli Stati membri e non necessariamente soltanto agli utenti.

2. ENTRATA CONCORRENZIALE NEL "MERCATO" PER I SERVIZI DI ORMEGGIO

L'EBA non è informata di alcuna spinta esistente verso una maggiore competizione tra i servizi di ormeggio. Effettivamente, come precisato sopra, la percezione è quella di una soddisfazione generale degli utenti per la qualità e la valutazione dei servizi di ormeggio. In nessun caso l'EBA ha registrato lamentele da parte degli utenti riguardo l'inefficienza del servizio, così confermando, anche da questo punto di vista, che l'offerta è adeguata alla domanda. Infatti, quanto sopra permette di dichiarare che la qualità (ed i prezzi) dei servizi generali di ormeggio forniti agli utenti nei porti UE è soddisfacente.

A questo proposito, data anche la relativa e modesta grandezza del "mercato dei servizi di ormeggio" in un determinato porto, si sostiene che l'entrata all'interno dei porti da parte di terzi competitori non dovrebbe necessariamente determinare un aumento di qualità/una riduzione dei prezzi, e piuttosto può dare origine a comportamenti collusivi; d'altra parte, l'auto-produzione degli operatori finali (o dei proprietari della nave che usano il loro personale a terra) provocherebbe la concorrenza sleale, quando gli stessi criteri professionali o gli stessi obblighi (servizio pubblico) non sono rispettati.

In aggiunta, in questi Stati membri dove i servizi di ormeggio sono organizzati come servizi di interesse economico generale, qualità, disponibilità e prezzo sono definiti *ex ante* attraverso azione regolatrice, essendo questo in accordo con l'obbiettivo di tenere i prezzi controllati mentre salvaguardano la qualità del servizio.

In questi casi, tuttavia, il modello del fornitore di servizio universale non tiene conto di alcuna concorrenza *nel* mercato, e piuttosto proviene dalla concorrenza *per* il mercato (vedere sotto).

Oltre a questo, i costi generali del servizio in ogni porto, uniti alle economie di scala che possono essere realizzate da una singola ditta, determinano normalmente i vantaggi anche per gli utenti nell'avere un'unica entità che offre il servizio di ormeggio per il porto. Allo stesso tempo, la posizione di contrattazione degli utenti (compagnie marittime/armatori) di fronte ai fornitori di servizio di ormeggio (in media e piccole entità), evita l'abuso della posizione dominante di monopolio occupata frequentemente dai fornitori del servizio di ormeggio.

Inoltre, il formato economico limitato delle "imprese" coinvolte nei servizi di ormeggio rende probabile che "l'entrata competitiva" nel mercato accadrebbe spesso con l'autoproduzione effettuata da imprese più grandi già presenti nella catena dei trasporti. Quindi, la pressione competitiva per erogare in concorrenza i servizi di ormeggio, dovrebbe venire dagli auto-produttori, piuttosto che dai nuovi arrivati che vogliono offrire i Stn agli utenti di un determinato porto. Ciò, tuttavia, non corrisponde a nessuna reale "concorrenza" a vantaggio degli utenti o dei consumatori; piuttosto, il risultato sembra essere un'integrazione verticale del più grande a detrimento del più piccolo, ancora una volta con effetti che precludono i "mercati" più importanti riguardanti il trasporto via mare.

3. PROCEDURE DI SELEZIONE QUANDO L'ACCESSO DEL MERCATO È LIMITATO

L'EBA è a conoscenza del principio che sottende le procedure di selezione quando la libertà a fornire i servizi è limitata. Tuttavia, le modalità di queste procedure di selezione dovrebbero essere, ancora una volta, lasciate alla valutazione discrezionale degli Stati membri, seguendo le stesse linee che abbiamo esaminato trattando in generale con il sistema dei Stn. Questo è tanto più importante perché l'ormeggio (come il pilotaggio) è ad alto impiego di human intensive, piuttosto che di capital intensive. Inoltre, il know-how, l'addestramento e l'esperienza degli ormeggia tori e la loro pratica giornaliera all'interno del porto fa aumentare costantemente la qualità dei servizi che offrono.

In alcuni Stati membri questo metodo è riconosciuto chiaramente, e la selezione avviene attraverso le gare pubbliche d'appalto aperte ai cittadini UE, che da quel momento entrano a far parte del "soggetto erogatore" del servizio.

Si rileva che la sostituzione di queste persone determina una perdita per la comunità portuale nel suo insieme, piuttosto che un guadagno. Infatti qualsiasi estromissione sembra quindi logicamente arbitraria, perché quando la nuova e diversa organizzazione degli ormeggiatori entrerà per la prima volta in un porto, emergerà un problema di inesperienza, e ci si può aspettare un minore livello di sicurezza rispetto all' organizzazione precedente. Inoltre, nel caso degli ormeggiatori di cui stiamo parlando, quali lavoratori altamente specializzati, per loro può essere non facile poter trovare un altro lavoro in caso di sostituzione con un nuovo arrivato. Da qui gli effetti negativi di qualunque sostituzione di questi lavoratori dovrebbero essere evitati, almeno in quegli Stati membri in cui le procedure trasparenti per la selezione dei fornitori già esistono.

In quei casi in cui è richiesta una selezione per quanto riguarda una ditta, la durata dei contratti dovrebbe essere coerente con il periodo di deprezzamento dei mezzi più adatti usati dalle ditte, come pure con il costo di formazione da loro sostenuto. In ogni caso, al fine di impegnare il vincitore a sobbarcarsi dei costi degli investimenti non ancora ammortizzati, dovrebbero essere stabilite regole chiare in modo che alla fme del contratto sia ripagata la ditta uscente.

4. QUALIFICHE PROFESSIONALI E FORMAZIONE DEGLI ORMEGGIATORI

Quando si considera la messa in atto della legislazione UE sull'ormeggio, l'EBA considera che, all'occorrenza, le autorità Europee dovrebbero considerare se colmare le lacune attuali nelle legislazioni degli Stati membri sugli standards professionali. L'EBA sostiene che un importante contributo per il miglioramento dei servizi di ormeggio nei porti Europei può essere determinato a partire da un aumento dei requisiti professionali attuali, anche con la possibilità di armonizzare le regole offerte per la professione capaci di facilitare la libera circolazione delle persone.
Al fine di realizzare quest'obbiettivo, ed in accordo con la politica Europea sulla sicurezza sul lavoro ed in generale, questi principi dovrebbero essere regolati secondo quelli più alti attualmente presenti a livello degli Stati membri. L'EBA accoglie qualunque idea riguardo la definizione di standards per accedere alla professione di ormeggiatore, così come i programmi di formazione che permettono ai lavoratori di continuare la formazione/ specializzazione nei loro lavori su una base qualificata.

5. FORNITURA OBBLIGATORIA DEI SERVIZI DI ORMEGGIO

Come dichiarazione generale, l'EBA sottolinea che, quando la sicurezza è in gioco, la scelta circa se usare o meno un servizio non può essere lasciata soltanto agli utenti, perché qualunque incidente che accade nei porti o nelle acque contigue, *per sé* interessa parti terze, gli *stakeholders dei porti* ed in alcuni casi, la comunità. Le autorità competenti possono decidere quando un servizio va reso obbligatorio o no, e sono obbligate ad adottare questa decisione in un modo trasparente ed obbiettivo. Questo obbligo corrisponde al caso-legge ben affermato negli Stati Membri (ed anche sotto legge UE): in questo modo, gli utenti sono garantiti che qualsiasi limitazione alle loro libertà economiche sollevate dalla decisione delle Autorità competenti per rendere l'uso dei Stn obbligatorio, è basata su criteri trasparenti, obbiettivi e proporzionali. Per quanto riguarda l'ormeggio, l'EBA sottolinea che l'obbligatorietà di questo servizio è frequente. Sostiene inoltre che la richiesta fatta dalle autorità competenti marittimo/portuali per imporre i servizi di ormeggio agli utenti, debba essere soddisfatta.
Giova ricordare che il numero dei membri dell'equipaggio si sta progressivamente riducendo, insieme alle loro abilità professionali. Di conseguenza, quando una nave entra in un porto, manca di sufficiente equipaggio per manovrare secondo le adeguate condizioni di sicurezza, e richiede l'aiuto dei servizi di ormeggio per raggiungere la banchina. Lo stesso accade quando la nave riparte. Inoltre, la dimensione delle navi, in media, sta sviluppandosi, insieme a quello del traffico portuale. Questo implica servizi di ormeggio efficienti e rapidi, per i quali il possesso di attrezzature/equipaggiamenti nautici adeguati (mooring boats specializzate) è sempre più richiesto.
"L'outsourcing" delle abilità nautiche come l'integrazione per il numero decrescente (e le qualifiche) dei membri dell' equipaggio a bordo della nave insieme alla complessità delle manovre all'interno dei porti UE, è il fattore chiave per la crescente fornitura obbligatoria dei servizi di ormeggio. Tuttavia questa è anche una tendenza coerente con altri settori industriali (1'outsourcing è un sistema frequentemente utilizzato per aumentare l'efficienza e ridurre i costi), unita al vantaggio di avere forza lavoro specializzata nei porti nel caso specifico le attività di ormeggio, di qui la crescente produttività generale del porto ed il beneficio delle relative economie di scala.

RIASSUNTO

La sussidiarietà dovrebbe essere il principio guida quando ci si occupa dei servizi portuali aventi implicazioni sulla sicurezza, come nel caso dell'ormeggio: gli Stati membri (o le loro autorità competenti) dovrebbero avere poteri nello stabilire regole (trasparenti ed obbiettive) per l'accesso al mercato (incluse le procedure di selezione, quando richieste), così come le regole che fissano gli standards professionali e gli obblighi di servizio pubblico. Questo, in particolare, quando i servizi di ormeggio sono stati organizzati come un servizio di interesse economico generale. Per l'ormeggio, e poiché in caso di incidente sono coinvolte anche parti terze, la scelta se usare o meno questo servizio non può essere lasciata solo agli utenti, le autorità competenti devono decidere quando il servizio deve essere reso obbligatorio o meno, a condizione che questa decisione venga adottata in un modo trasparente ed obbiettivo. L'EBA accoglie volentieri qualunque iniziativa a livello UE, come l'accettazione delle regole di armonizzazione, capaci di arricchire le qualifiche professionali degli ormeggiatori. Un tale miglioramento dovrebbe accadere stabilendo a livello UE sia requisiti professionali per accedere alla professione, che programmi periodici di addestramento/specializzazione, con il risultato di avere in tutti i porti europei una forza lavoro professionale capace di fare fronte ai diversi bisogni di sicurezza del porto, favorendo la crescita della produttività e dell' efficienza globale.

[1] *"Le imprese incaricate della gestione di servizi di interesse economico generale o aventi carattere di monopolio fiscale sono sottoposte alle norme del presente trattato, e in particolare alle regole di concorrenza, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti all'adempimento, in linea di diritto e di fatto, della specifica missione loro affidata. Lo sviluppo degli scambi non deve essere compromesso in misura contraria agli interessi della Comunità".*

ALLEGATO "F"

Commissione europea

COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Comunicazione della Commissione su una politica europea dei porti

(Oltre 1.200 porti commerciali punteggiano i circa 100.000 km di coste europee; diverse centinaia di altri porti si trovano lungo i 36.000 km di vie navigabili dell'UE. Questi porti costituiscono nodi fondamentali del trasporto modale e sono di interesse vitale per il 90% del commercio internazionale dell'Europa. Inoltre,.... È l'introduzione del documento della Commissione delle Comunità Europee del 18 ottobre 2007, siglato COM (2007) definitivo, intitolato 'Comunicazione su una politica europea dei porti. Nell'edizione in lingua italiana il documento - che ovviamente è pubblico - si prolunga su 16 pagine. Dividendosi in tre parti (Introduzione, Problemi e Soluzione, Conclusione) con una quantità di capitoli generali. Tali capitoli e sottocapitoli indicano in maniera chiara la dovizia, ma anche la complessità degli strumenti da adottare per regolare le attività del gran numero dei porti comunitari.
In sintesi, i titoli dell'Introduzione si riferiscono a: Il contesto economico; Le sfide che il sistema portuale europeo dovrà affrontare. I sottotitoli relativi a Problemi e Soluzioni sono: Le prestazioni portuali e i collegamenti con l'entroterra; Aumentare la capacità nel rispetto dell'ambiente; Modernizzazione; Condizioni operative eque – Chiarezza per gli investitori, gli operatori e gli utenti (parte che contempla i temi di più stretta attualità: Il ruolo delle autorità portuali; Finanziamento pubblico – trasparenza; Le concessioni portuali; Servizi tecnico nautici - che più avanti si riporta integralmente -; movimentazione delle merci; Diritti di porto; Concorrenza con i paesi terzi); Stabilire un dialogo strutturato tra i porti e le città; Il lavoro nei porti (Dialogo e poi Formazione; Sicurezza ed igiene sul posto di lavoro (anche questi riportati integralmente, ricordando l'impegno attuato dagli ormeggiatori e barcaioli italiani dell'Angopi in tali contesti, sostenuti da un profondo senso civico). Infine, la Conclusione.)

4.4. Servizi tecnici nautici

Si chiamano servizi tecnici nautici il pilotaggio, il rimorchio e l'ormeggio. Questi servizi sono spesso collegati alla sicurezza portuale. Tale legame è molto più stretto nel caso del pilotaggio e del rimorchio che dell'ormeggio. Queste attività possono essere effettuate dall'amministrazione pubblica o costituire servizi d'interesse economico generale.
In questo contesto, giova ricordare che ai sensi dell'articolo 86, paragrafo 2, del trattato, le imprese incaricate della gestione di servizi d'interesse economico generale sono soggette alle norme del trattato, in particolare alle norme in materia di concorrenza e del mercato interno, nei limiti in cui l'applicazione di tali norme non osti l'adempimento della specifica missione loro affidata. A tale riguardo, conformemente al principio di proporzionalità, i mezzi utilizzati per compiere la missione d'interesse generale possono restringere le libertà del mercato interno soltanto nella misura necessaria per garantire l'esecuzione della missione[25].
Nello stato attuale del diritto e della giurisprudenza comunitari, il principio della libertà di stabilimento, sancito dal trattato, si applica ai servizi tecnici nautici. I monopoli legali per questi servizi possono ledere

questa libertà e, in tal caso, sono giustificati soltanto nella misura necessaria e proporzionata per garantire il servizio in questione. La selezione dell'operatore deve allora essere garantita secondo una procedura trasparente. Tale criterio è soddisfatto se è data adeguata pubblicità su scala europea alla procedura di selezione, e se l'imparzialità della procedura può essere controllata. I diritti esclusivi non devono essere concessi per periodi troppo lunghi, tenuto conto della necessità di garantire una retribuzione ragionevole dei capitali investiti, e al contempo mantenere un rischio inerente alla prestazione del servizio. Per quanto riguarda il pilotaggio, la Commissione ritiene che la concessione di deroghe per il pilotaggio obbligatorio degli utenti frequenti, quando la sicurezza è garantita, dovrebbe essere possibile, poiché ciò ridurrebbe il costo del trasporto marittimo e lo renderebbe più attraente, in particolare nel caso del trasporto marittimo a corto raggio. L'innovazione tecnologica dovrebbe essere presa in considerazione a tale riguardo. In particolare, il pilotaggio a distanza potrebbe a termine rivelarsi un' opzione interessante, da sviluppare nel quadro dei trasporti marittimi "elettronici".

Un altro punto da sollevare riguarda la prestazione di servizi di ormeggio. La CdG ha stabilito che le restrizioni alla libera prestazione di questo servizio possono essere giustificate[26]. Occorre tuttavia osservare che, anche in questo caso, le restrizioni alla prestazione del servizio non sono sempre indispensabili. Infatti, quando la libera prestazione dei servizi di ormeggio non pregiudica il modello del servizio universale (e questo può accadere, ad esempio, nei grandi porti che comprendono molti terminali), si deve garantire il libero accesso a quest'attività[27].

[25] Comunicazione della Commissione sui servizi d'interesse generale in Europa (GU C 17 del 19.1.2001

[26] Sentenza della Corte nella causa C-266/96, Corsica Ferries

[27] Sentenza della Corte nella causa C-320/91, Paul Corbeau, punti 18 e 19.

6.2. **Formazione**

Attualmente non esista alcuna norma comunitaria specifica sulla formazione dei lavoratori portuali. La Commissione prende formazione dei lavoratori portuali ha assunto un'importanza determinante per la sicurezza e l'efficacia delle attività dei porti. Le attrezzature portuali infatti sono diventate strumenti tecnologicamente sofisticati e spesso complessi. Il lavoro nei porti è evoluto di conseguenza e, come si è evidenziato dalla consultazione, occorrerebbe stabilire a livello comunitario una serie di criteri comuni applicabili alla formazione dei lavoratori portuali. Ciò rafforzerà anche la mobilità dei lavoratori portuali europei, mediante il riconoscimento reciproco delle loro qualificazioni.

A livello comunitario, la direttiva 89/391/CEE (direttiva "quadro") stabilisce norme relative alla formazione dei lavoratori in materia di salute e di sicurezza che si applicano pienamente al lavoro nei porti. A tale riguardo, la direttiva 89/391/CEE impone al datore di lavoro la responsabilità di una adeguata formazione di ogni lavoratore in materia di salute e di sicurezza.

La Commissione proporrà un quadro reciprocamente riconoscibile per la formazione dei lavoratori portuali nei vari settori d'attività dei porti.

6.3. **Sicurezza ed igiene sul posto di lavoro**

A livello europeo, le norme generali riguardanti la tutela della salute e la sicurezza dei lavoratori sul posto di lavoro sono stabilite nella citata direttiva "quadro", integrata da 19 direttive particolari su settori e rischi specifici. La maggior parte di queste direttive è applicabile al lavoro nei porti. Il pieno rispetto e l'applicazione intera di queste norme sono determinanti per il miglioramento delle condizioni di lavoro.

La Commissione inoltre ha adottato nel febbraio 2007 una comunicazione che incoraggia tra l'altro una cultura della prevenzione dei rischi sul posto di lavoro, che è stata sostenuta da una risoluzione del Consiglio. Come tutti gli ambienti di lavoro, i porti sono interessati da questa comunicazione.

Occorre notare che nei porti si verifica un numero considerevole di infortuni sul lavoro, anche mortali

La Commissione controllerà attentamente l'attuazione, nei porti, delle norme comunitarie in materia di salute e di sicurezza dei lavoratori sul posto di lavoro[30].

[32] Tre incidenti mortali si sono verificati nel corso dei sei mesi del processo di consultazione.

Commissione europea

ALLEGATO "G"

CONSIGLIO TTE (Trasporto)

Comunicazione su una politica portuale europea

Nota d'intervento di Jacques Barrot

Vice-presidente Commissione Europea e Commissario ai Trasporti ed Energia

(Precisazioni di Jacques Barrot, Vice presidente della Commissione Europea e Commissario ai Trasporti ed Energia relative alla Comunicazione sulla politica portuale europea adottata dalla Commissione il 18 ottobre 2007 che ha per oggetto di promuovere l'efficienza e la prestazione all'interno di tutti i porti europei. Gli interventi sono stati effettuati il 29 e 30 novembre 2007 presso il Consiglio TTE (Trasporto) a Bruxelles. I punti affrontati dal Commissario Barrot sono stati diversi. Qui se ne riportano i tre che riguardano i servizi tecnico nautici in generale e la categoria degli ormeggiatori.)

La Commissione proporrà una direttiva per liberalizzare i servizi portuali?
Sicuramente non a breve termine. La Commissione desidera tenere conto delle indicazioni fornite da parte dei diversi interessati nel momento della consultazione portuale. Essa non ha optato per l'approccio regolamentare, come gli stakeholders hanno indicato, anche in materia di accesso al mercato. Su questo argomento la Commissione ha indicato la sua interpretazione delle regole del trattato, particolarmente in materia del mercato interno. Che questo sia per il tema delle operazioni portuali (cargo-handling), dei servizi tecnico-nautici o del lavoro portuale, la Commissione spera che le autorità nazionali e in caso all'occorrenza, gli interessati, seguiranno le indicazioni contenute nella comunicazione e particolarmente attraverso un dialogo sociale ben strutturato. Se questo non avviene, la Commissione ne trarrà le conseguenze. Aprirà delle procedure d'infrazione, e forse, a lungo termine, farà nuovamente ricorso all'iniziativa legislativa. Ma rimaniamo ottimisti per il momento!

Secondo la prospettiva della comunicazione (par. 4. 4), la Commissione ha liberalizzato i servizi tecnico-nautici (rimorchio, pilotaggio, ed ormeggio)?
La comunicazione non modifica le regole esistenti. La libertà di esercizio si applica già oggi ai servizi tecnico-nautici. Ed essa si applica nella misura in cui le funzioni di sicurezza e la continuità di questi servizi non sono messi in difficoltà. Nondimeno, queste funzioni di sicurezza non devono diventare un mezzo per impedire la concorrenza all'interno di uno stesso porto quando questo è possibile e fattibile - o anche a dei nuovi operatori di avere l'opportunità di fornire un servizio tecnico-nautico in monopolio quando il monopolio è necessario.

Perché la comunicazione fa una distinzione sull'ormeggio? Cosa la Commissione vuole dire concretamente in materia di ormeggio?
L'ormeggio è stato citato separatamente per due ragioni. Innanzitutto perché la Corte di Giustizia si è pronunciata proprio sulla natura di questo servizio (Corsica Ferries, 1998). In seguito, perché dei tre servizi tecnico-nautici, l'ormeggio è quello che ha una natura più commerciale in rapporto agli altri due. Si tratta dunque in certi casi di un servizio di interesse generale, ma questo aspetto non permette d'introdurre ogni tipo di restrizione e l'imposizione di servizi costosi senza un valore veramente aggiunto.

ASSEMBLEA ANGOPI, INTERVENTI RESPONSABILI GRUPPI DI LAVORO

Gianni Puglisi - Qualità

Profili professionali - Giuseppe Anziani

Alessandro Serra - Statuto e Regolamento



Orme sul domani



Gianni Pugliesi, capogruppo degli ormeggiatori del porto di Taranto, per il Gruppo di lavoro Qualità; Giuseppe Anziani, capogruppo di Olbia per il Gruppo di lavoro Profili Professionali; Alessandro Serra, capogruppo di Genova, per il Gruppo di lavoro Statuto e regolamento di esecuzione. Sono le tre voci che all'assemblea Angopi hanno illustrato il cammino organissativo - professionale percorso dai rispettivi settori, talvolta intersecati l'uno all'altro nel dinamismo di una categoria in costante ricerca di migliorie professionali, tecniche e organizzative.



Tre voci distinte, ma accomunate nel mesto rimpianto del collega di Ravenna Filippo Rossano, vittima di una sciagura sul lavoro. Puglisi ha evocato il compianto 'Filo' con accenti accorati ricordando in particolare i legami di reciproca amicizia personale, generata dalla compartecipazione dei gruppi di Taranto e Ravenna ad un corso di formazione professionale.

Amicizia poi coltivata ben al di là dei già unificanti aspetti di colleganza professionale o di categoria. E che, vista da diversa e più attuale angolazione, riecheggia quale lascito di 'Filo', premonitore incitamento ad aggregazioni su cui poggiare ipotesi di macroaccorpamenti tra Gruppi che caratterizzando l'assemblea Angopi di fine 2007 le ha forse fornito una importante chiave di lettura del suo avvenire.

Gianni Puglisi - Qualità

Quelle risorse umane

Nel febbraio 2007, come avviene nei gruppi certificati, è stata fatta la verifica alla qualità Angopi da parte del Rina, ente certificante. La verifica è andata molto bene. In particolare, l'ente certificatore ha sottolineato l'attenzione posta dall' Angopi alla formazione del proprio personale. A questo proposito Pugliesi afferma la propria "grande soddisfazione nel vedere le nostre ragazze che al termine della loro giornata di lavoro, ossia oltre l'orario di ufficio

si fermano per seguire i corsi di formazione".
Il capogruppo tarantino segnala anche la novità degli incontri avvenuti fra i tre Gruppi di lavoro proprio per porre in modo migliore l'attenzione su questioni relative alla formazione. Per questo è stato formato un appropriato gruppo ristretto "che servirà proprio per porre la massima attenzione sulla formazione affinché si riesca a farla più mirata e più attenta alla specifica attività dell'ormeggiatore".
Puglisi ha sollecitato molta attenzione sulle specifiche qualità umane nelle attività della categoria. Tra queste, assai importante è la diffusione di tali risorse "Coinvolgere gli ormeggiatori e i barcaioli in questa virtuosa spirale significa far loro adottare comportamenti e modi di fare efficienti ed efficaci in tutte le componenti dell'organizzazione. Ma dobbiamo anche avere la maturità di sapere delegare non solo compiti, ma anche poteri". E questo va incontro anche all'importanza del ruolo in porto degli ormeggiatori - barcaioli. Ovvero, "all'importanza del ruolo che noi siamo capaci di costruirci in porto o nel sistema dei porti; cosa che - nei corretti termini competitivi - è la primaria difesa della nostra categoria di fronte a tutte le spinte liberalizzatici".



L'ombra professionale degli ormeggiatori, 'stampata' dal sole al tramonto sulla fiancata della nave

Nell'assemblea generale, Angopi svoltasi a Lipari nei giorni 14 e 15 giugno 2007, fu presentata una relazione riguardante gli obiettivi che il Gruppo di lavoro Profili professionali si era posto e sulle considerazioni riguardanti il percorso formativo che la categoria degli ormeggiatori e barcaioli deve intraprendere. Con questa premessa Giuseppe Anziani, responsabile dell'organismo interno di Angopi inizia la sua esposizione all'assemblea di Pomezia. Una premessa che si dilunga un poco ancora, prima di esporre ciò che il Gruppo di lavoro ha prodotto tra le due assemblee. Così si sofferma su un delicato argomento, richiamando l'attenzione degli associati convenuti a Pomezia su problemi che dovrebbero essere costantemente presenti nel confronto quotidiano all'interno dei Gruppi.
Osserva Anziani che nell'ambito della categoria l'argomento 'formazione' fatgica ancora ad incontrare il completo interesse di tutti, anche se si delinea un cambiamento evidenziato dai dati comunicati dai Gruppi, all'associazione. Dai quali si rileva un buon miglioramento nei Titoli di coperta e di macchina (ad esempio, +8% per marinaio autorizzato e +10% per motorista abilitato). Di fatto, ciò "smentisce chi ancora ritiene che la nostra sia una realtà protetta e che, in fondo, anche noi non siamo, in prospettiva, assolutamente immuni dai rischio e problemi legati ad una modifica delle regole che ci disciplinano".

Poi, un altro affondo, dettato dall'evoluzione tecnica e organizzativa del trasporto marittimo e delle sue connessioni con i porti; nuovo approccio che costringe a riflettere su determinate convinzioni ed eventualmente rivederle. Allora, forse per forme di retaggio atavico, è usuale ritenere che un buon ormeggiatore/barcaiolo si formi solo sul campo! Ma questo non basta più. "In effetti, è sempre più difficile sostenere e credere che solo ed unicamente l'esperienza in banchina insegni quali siano i sistemi più efficaci per svolgere non solo il lavoro, ma la più completa nostra funzione nel porto. Non dobbiamo dimenticare che l'intero servizio richiede una capacità di analisi nella gestione delle risorse umane, modalità di organizzazione del lavoro rispondenti ai processi innovativi in atto, rapida valutazione nel prendere le decisioni in situazioni difficili/complesse, modalità comunicative più efficaci per favorire la collaborazione e il confronto all'interno del Gruppo. Non per ultimo, la stessa formazione serve anche per l'attività che svolgiamo a favore della nostra precisa connotazione pubblicistica e che riguarda:

- il nostro rapporto con la sicurezza della navigazione,
- la protezione dell'ambiente, ed anche,
- le conoscenze linguistiche".

Comunque, ciò che il responsabile del Gruppo di lavoro Profili professionali invita a non dimenticare mai è il fatto che le caratteristiche di servizio di interesse economico generale - così come definito dalla Corte di Giustizia delle Comunità Europee del 18 giugno 1998 - sono le basi che ancora oggi preservano la categoria nel quadro delle linee di liberalizzazioni che caratterizzano gli indirizzi politici a livello europeo. "Infatti, l'Unione Europea, nel suo recente Libro Blu del 18 ottobre, riferendosi ai servizi tecnico-nautici ed in particolare all'ormeggio sostiene che *non dovrebbero essere garantiti diritti esclusivi per periodi eccessivi, avendo in considerazione il bisogno di assicurare un ragionevole ritorno di capitale investito*". Inoltre, nella nota di intervento svolto dal Commissario Ue ai Trasporti Jacques Barrot in occasione del Consiglio TTE del 29-30 novembre, considera l'ormeggio tra i tre servizi tecniconautici, *quello che ha una natura più commerciale*. E Anziani sottolinea che "in buona sostanza, la Commissione chiede agli Stati europei di consentire la concorrenza per l'ormeggio o almeno di stabilire metodi di selezione, concessioni per un arco di tempo, quando questo servizio deve essere fornito in condizioni di esclusiva". Perciò, "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 maggiore serenità e competenza le nuove sfide e la loro sempre più elevata complessità".

L'intervento di Anziani passa poi a parlare del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro della categoria di ormeggiatori-barcaioli di cui si era già occupata la precedente relazione del Gruppo di lavoro. In particolare, il CCNL di categoria che prevede specifici articoli riguardanti sia la formazione relativa ad 'Ambiente, sicurezza ed igiene del lavoro' sia ai 'Sistemi di formazione'. Ecco quindi che: "in merito alla formazione che il datore di lavoro deve fornire ai lavoratori ritengo necessario soffermarmi sulla cosiddetta **formazione obbligatoria**, riferita all'applicazione delle norme per la tutela della salute e della sicurezza sul lavoro disposte dai Decreti legislativi 626/92 e 271/99. (A proposito di tale obbligo il datore di lavoro deve formare ed addestrare il personale in materia di igiene e di sicurezza dell'ambiente di lavoro predisponendo appositi manuali operativi, così come disposto dall'art. 6 punto 5 lettera i) del Dlgs 271/99).

"Per quanto riguarda tale aspetto, assorbito dall'art. 40 del nostro CCNL, abbiamo elaborato una prima bozza di massima del «Manuale per la formazione di ingresso alla sicurezza». Un manuale cge parte da precisi presupposti, ovvero avendo presente che:

- il panorama italiano dei Gruppi ormeggiatori/barcaioli è particolarmente differenziato, sia per dimensioni e caratteristiche coreografiche dei porti, sia per la tipologia prevalente dei traffici e delle navi e delle conseguenti operazioni necessarie e infine per le diverse condizioni organizzative dei Gruppi
- L'operatività, i mezzi, l'organizzazione del lavoro sono obiettivamente diversi e di conseguenza i rischi non sono sempre di facile comparazione
- è comunque necessario adottare uno strumento formativo in

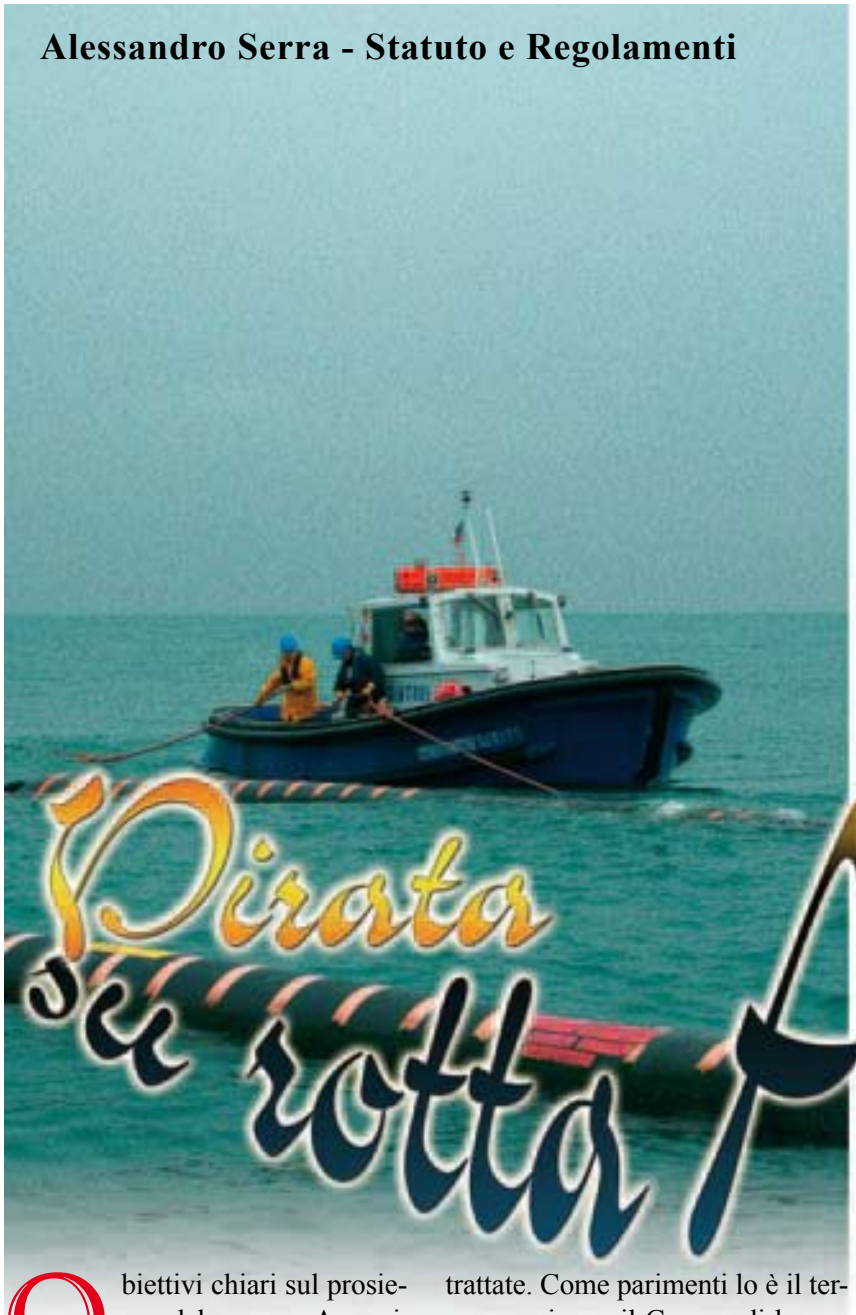




Professionalità di ormeggiatori, qui a servizio di nave semiaffondante; ma anche come insegnamento pratico a studenti (vedi pagina precedente) inviati dal loro Istituto a partecipare alle attività del Gruppo di Marina di Carrara

grado di delineare un modello che costituisca la sintesi unitaria per il progetto di formazione capace di tener conto delle mansioni esistenti e delle specificità organizzative ed operative dei singoli Gruppi.
Quindi, una serie di precisazioni."Il Capo Gruppo deve provvedere affinché ciascun lavoratore abbia una adeguata informazione sui rischi per la sicurezza e la salute connessi all'esercizio della propria attività. Infatti, la formazione deve svilupparsi, come previsto all'art. 40 del CCNL, attraverso 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 otto ore, si effettuerà la formazione sull'attività pratica di ormeggio/battellaggio svolta nel singolo porto di appartenenza".
E ancora: "Ogni singolo Gruppo deve, quindi, applicare la 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, allo scopo di verificare il livello di conoscenza acquisita e per il quale verrà rilasciato un apposito certificato che dimostri l'attività formativa svolta".
La bozza di manuale, distribuita all'assemblea degli associati Angopi, è stata già sottoposta all'anali del Consiglio di presidenza. Un successivo passo sarà quello di presentarlo ai Sindacati di categoria per il definitivo vaglio. Invece, "il prossimo obiettivo che questo Gruppo di lavoro si propone di raggiungere sarà di creare l'ambizioso 'progetto di aggiornamento e specializzazione degli ormeggiatori/barcaioli'. Come già accennato nella precedente relazione approvata a Lipari, questo Gruppo di lavoro, avendo presente le peculiari professionalità che caratterizzano la nostra attività (operiamo nell'interfaccia tra terra e mare), vuole dar vita ad un preciso percorso formativo capace di affrontare le nuove sfide derivanti dallo shipping e dalla portualità e, che pur tenendo conto del STCW, sia in grado di individuare nuove strade formative sulle quali preventivamente dovremmo confrontarci con Ministero dei Trasporti, CoGeCap, Confitarma, Federlinea eccetera".
Avviandosi a conclusione il responsabile del Gruppo di lavoro Profili profedssionali ribadisce l'importanza di fornire all'Angopi - oltre agli obbligatori dati di traffico - puntuali e precise informazioni almeno una volta l'anno e comunque ogni volta che si rilevano delle novità in merito ai mezzi nautici o all'attività formativa. "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 opzioner formativa, che io ritengo una necessità nel concreto svolgersi dell'ordinaria pratica lavorativa. Non confinata cioè fra le azioni occasionali, fortuite, ma accolta come pratica fortemente diffusa che contribuisce ai processi reali di crescita degli ormeggiatori/barcaioli e di riorganizzazione e modernizzazione degli stessi Gruppi"

Alessandro Serra - Statuto e Regolamenti



Pirata su rotta Angopi

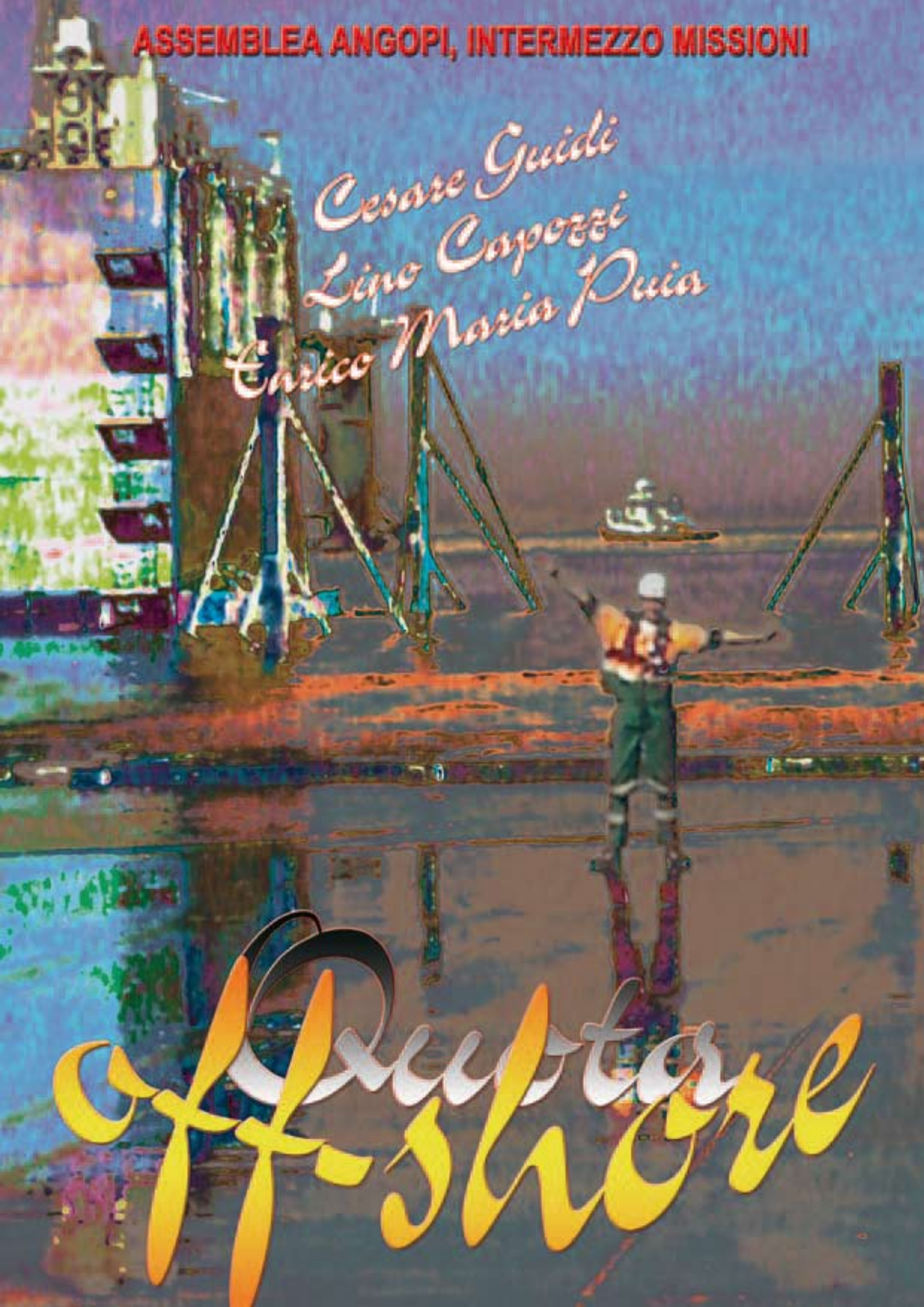
Obiettivi chiari sul prosieguo del percorso Angopi, volto a costanti aggiornamenti e affinamenti delle attività di ormeggiatori e barcaioli sotto il profilo organizzativo, tecnologico e operativo. La categoria scruta entro se stessa e confronta ciò che vi percepisce con le realtà marittime e portuali cui destina i propri servizi, pronta ad assimilare richieste sempre più specializzate e diversificate sia nel contesto professionale sia nell'ambito della salvaguardia della sicurezza. Di tale direzione di marcia sono fedele specchio le relazioni dei responsabili Angopi del Gruppo di lavoro Qualità e di quello dei Profili professionali, precedentemente trattate. Come parimenti lo è il terzo organismo, il Gruppo di lavoro Statuto e regolamenti affidato ad Alessandro Serra.

Anche il Gruppo Statuto e regolamento è animato dalla medesima energia che innerva gli altri due organismi di categoria. Che neppure sconta il fatto di apparire meno evidente dei due precedenti essendo i suoi assestamenti rivolti all'organizzazione interna dell'associazione. Al contrario, all'assemblea Angopi di Pomezia acquisisce un posto di assoluto rilievo, trattando tra i suoi punti d'intervento anche del riassetto degli organi direttivi dell'Associazione. Più esattamente richiamandosi all'istituzione della nuova figura dirigente del Segretario generale, o titolo equivalente. Con ciò richiamando l'attenzione generale del consesso su una nomina mai prima presa in considerazione nel percorso associativo della categoria.

Ipotesi di nomina che prima dell'assemblea generale aveva sviluppato un approfondito dibattito sulla prospettiva che il nuovo incarico ai vertici Angopi avrebbe coinvolto chiamato un soggetto esterno alla categoria, ossia una persona non iscritta nei 'ruolini' dei Gruppi ormeggiatori e barcaioli associati, interrompendo l'iniziale, pluridecennale, ininterrotta, immutevole consuetudine dell'Associazione di reperire i suoi dirigenti tra i propri ormeggiatori e barcaioli, nell'intento di assemblare un cervello di provata esperienza.

Dunque, una sorta di sovvertimento, seppure in forma assolutamente democratica e compartecipe, posto lungo il cammino dell'associazione, per individuare un assetto più appropriato alle copiose sollecitazioni in arrivo tanto dall'interno della categoria quanto dagli interlocutori esterni e dalle diversificazioni consentite dell'attività primaria. Proposta quindi delicata. E questo al di là dell'ovvia considerazione sulle caratteristiche del nuovo soggetto. Che dovrà essere tagliato su misura per una ribalta che richiede familiarità con la professione e gli uomini che la esercitano, dimestichezza con l'organizzazione che ne guida le attività e col mondo in cui è collocata nonché un acuto senso diplomatico… In altre parole, un dirigente in grado di continuare a dare sempre più sostanza a un organo inserito nei principali schemi commerciali e di sicurezza dei porti italiani.

ASSEMBLEA ANGOPI, INTERMEZZO MISSIONI



Cesare Guidi
Lino Capozzi
Enrico Maria Puia

Oltre off-shore

Pionieri d'off-shore

Attestati di merito più che meritati per avere aperto una strada che potrebbe portare grandi soddisfazioni professionali a singoli ormeggiatori e altrettanto grande prestigio alla loro organizzazione di categoria. Questo in proiezione futura, mentre al momento l'imbocco di quella strada ha condotto alcuni a gran distanza geografica dalle loro basi italiane e in ugualmente grande considerazione a livello europeo e mondiale. Su tali presupposti si è snodata una cerimonia a margine dell'assemblea Angopi di fine 2007 che ha visto consegnati gli attestati a quindici giovani ormeggiatori di vari Gruppi italiani.

La consegna degli attestati ai pionieri dell'off-shore è stata preceduta da un breve discorso del presidente Angopi Cesare Guidi, seguito da un resoconto dell'iniziativa tracciato dal coordinatore delle missioni Lino Capozzi. È infine intervenuto il dottor Enrico Maria Puia, la cui presenza ha manifestato la partecipazione del Vice-ministro ai Trasporti con delega al mare Cesare De Piccoli al quale era stato chiesto di rivolgere un apprezzamento formale agli ormeggiatori che avevano svolto un training a Rotterdam in preparazione delle successive missioni off-shore in cooperazione con i colleghi olandesi.

IL PRESIDENTE ANGOPI AI COLLEGHI CHE HANNO SOSTENUTO IL TRAINING A ROTTERDAM

Il grazie della categoria

Innanzitutto rivolgo il più cordiale benvenuto ai colleghi che hanno svolto il training a Rotterdam e a voi tutti che partecipate a questa significativa manifestazione, contribuendo così a dare un particolare rilievo alla iniziativa, che, peraltro, ho ritenuto di dover segnalare al Vice-ministro On.le De Piccoli.

Credo doveroso che l'Assemblea esprima gratitudine a questi colleghi che con il loro comportamento, scevro da alcun tornaconto e alcun calcolo personale, si sono sobbarcati l'impresa, molto gravosa, di rappresentare la categoria nel mondo, dimostrando nei fatti che l'attuale inquadramento pubblico, del nostro settore, non solo non è un impedimento ma una condizione che favorisce l'acquisizione di quelle nuove professionalità e specializzazioni che i processi moderni richiedono. Questo è possibile in quanto in nostri associati comprendono il valore di essere artefici di un servizio pubblico che deve costantemente migliorarsi.

È in questo quadro che il Ministero ha dato l'autorizzazione per operare nelle piattaforme estrattive off-shore.

Il nostro vuole essere un riconoscimento, del quale siamo orgogliosi e che procede ormai nel solco degli indirizzi che stiamo con forza portando avanti ormai da lungo tempo, che intendiamo offrire ai nostri colleghi che rappresentano una componente fondamentale, avanzata, della nostra categoria. Anzi, sottolineo, che: Dario, Davide, Domenico, Lino, i due Maurizio, Paolo, Roberto, Rocco e Stefano sono i testimoni della concretizzazione di un progetto, le pietre angolari di un edificio che è destinato a crescere su cui poi orientare e favorire ampie e forti aggregazioni per il rafforzamento dell'intera categoria.

Saluto quindi, il risultato conseguito, ma anche l'impegno posto in essere che ha valorizzato i nostri ormeggiatori/barcaioli del nord e del sud, i quali, non va sottaciuto, hanno dovuto in un primo momento, vincere l'iniziale diffidenza dei colleghi olandesi, ed inoltre, superare con dignitosa sopportazione, l'indifferenza e il pessimismo, avanzato da qualcuno al nostro interno.

A questi rappresentanti del nostro universo – che giova ricordare è ben più numeroso – fatto di eccellenze e di esperienze, esempi importanti sul piano della qualificazione e della capacità operativa, va il nostro plauso; segno indubbio del nostro rinnovato valore, specie in termini di qualità raggiunta attraverso sforzi che peraltro le crescenti sfide della competizione globale richiedono ai quali abbiamo affidato anche la diffusione e la conoscenza del nostro sistema.

Voglio anche dire che l'organizzazione da noi perseguita ed attuata è un modo importante ed efficace di come si può utilizzare questo processo chiamato globalizzazione, rovesciando a vantaggio dei lavoratori, una tendenza in generale negativa quale quella che si esprime nella estensione della precarietà, nella riduzione dei diritti e delle condizioni di lavoro. Nello stesso tempo, anche se si tratta di un primo traguardo, è la conseguenza positiva degli sforzi fatti dalla categoria per l'adeguamento costante e per l'acquisizione di nuove professionalità in grado di renderci sempre più dinamici, moderni e responsabili.
Chiudo parafrasando John A. Shedd e dico che: "*Una nave in porto è al sicuro. Ma questo non è lo scopo per cui è stata costruita.*"
Vi grido allora un forte grazie perché so, e l'esperienza me lo insegna, che ci sono persone che fanno sempre qualcosa di straordinario magari non sapendolo. Ma a volte, per fortuna, c'è qualcuno che se ne accorge. Grazie ragazzi!



LINO CAPOZZI - COORDINATORE SQUADRE ORMEGGIATORI PER LK'OFF-SHORE

Cari colleghi, cari amici, l'anno 2007 è stato un'anno significativo per la nostra associazione, perché, come saprete, abbiamo allargato i nostri interessi ben al di là delle cosiddette acque territoriali. Abbiamo concretamente, fisicamente, allargato il nostro campo d'azione nel mondo, con l'attività Off-Shore. In occasione dell'assemblea di Ravenna, nel 2006, durante la quale festeggiammo la nascita dell'IBLA, tra gli autorevoli interventi, ci fu quello del direttore del controllo del traffico del porto di Rotterdam, che testualmente sostenne: " ...Per favorire sicure ed agevoli operazioni portuali. vogliamo soltanto organizzazioni di ormeggiatori professionisti nel nostro porto, professionalmente competenti e con una sana passione per il lavoro ... ". Sembrava proprio la premessa a quanto ci avrebbero richiesto gli ormeggiatori di Rotterdam poco tempo dopo: definire cioè, un accordo in base al quale avremmo partecipato, insieme ad essi, a operazioni di trasporto, sbarco-imbarco e posizionamento di piattaforme off-shore. E così è stato; nell'arco di 10 mesi, abbiamo partecipato con successo a cinque operazioni svolte in diversi continenti. Abbiamo operato in Dubai, Sudafrica, Gabon, due volte in Brasile (inoltre, siamo stati chiamati in Camerun, Malta,

Norvegia, ma queste ultime tre operazioni sono state poi disdette per diversi motivi).
Le missioni si sono rivelate tutt'altro che semplici; i partecipanti, oltre alla fatica di lunghi trasferimenti, si sono sottoposti a giornate di lavoro intenso, in condizioni ambientali difficili, per 10 - 12 ore al giorno, in ambiti di lavoro di per se pericolosi per via delle dimensioni delle strutture, gigantesche, che necessitano l'impiego di enormi attrezzature. Si lavora quindi a grandi altezze, direttamente a picco sul mare; c'è la fatica di salire e scendere continuamente tantissime rampe di scale, trasportando attrezzature pesanti, nel caldo dei climi tropicali, indossando i necessari OPI; e magari c'è pure da far presto per approfittare di condimeteo favorevoli; bisogna stare con l'orecchio al vhf e prestare attenzione alle disposizioni impartite in inglese. Tutti noi sappiamo, inoltre, quanto sia pericoloso stare sotto le grandi navi in movimento, per via delle forze in gioco, sia che ci siano cavi in forza sia che si debba lavorare in barca sulle scie d'elica. Oltretutto, data la locazione di queste strutture, di solito poste in siti industriali, nel poco tempo che rimane libero, o si rimane a bordo, o in albergo, in quanto si è distanti dalle città.
Malgrado tutti questi aspetti, coloro che finora hanno partecipato alle missioni off-shore sono entusiasti di averlo fatto e sono disposti a partire ancora, perché l'esperienza che se ne ricava è fortemente gratificante e positiva. C'è bisogno adesso, di allargare il giro dei partecipanti, sia per dare il cambio a coloro che sono già intervenuti sia per condividere queste esperienze con un maggior numero di persone, diffondendo il know-now acquisito.
Tutte le operazioni sono andate a buon fine, e i successi sono dovuti non solo alla competenza dei nostri ragazzi che hanno accompagnato gli olandesi, ma principalmente per quella sana passione per il lavoro che ha sempre animato i nostri interventi. Ci lusinga, quindi, la soddisfazione della compagnia Fairmount che richiede i nostri servizi, ci onora la stima crescente che hanno per noi i colleghi olandesi; ma il bilancio va considerato positivo, a mio avviso, perché la nascita dell'accordo tra KRVE e ANGOPI, con la pur conseguente positiva collaborazione tra colleghi di diverse nazioni e culture, ha stimolato il consolidamento della cooperazione tra gli ormeggiatori italiani: un fenomeno che ha favorito soprattutto il miglioramento dei reciproci standard professionali.
Soggetti provenienti da diverse realtà, che non si conoscono, si ritrovano, fianco a fianco, con lo stesso approccio al lavoro, la stessa manualità, la stessa interpretazione delle manovre da operare in sicurezza per la salvaguardia di se stessi, dei colleghi di lavoro e delle strutture. In questo colleganza operativa ci si scambiano consigli e malizie del mestiere che affinano l'esperienza, si diventa amici, si può contare sulla stessa affidabilità l'uno per l'altro. Si scoprono, insomma, fieri appartenenti ad una categoria che senza alcun timore reverenziale può dimostrare, con orgoglio, le proprie capacità a qualsiasi latitudine, al pari di compagni che hanno frequentato lo stesso ateneo di studi, la stessa facoltà dell'università del mare.
L'attività intrapresa all'estero insieme agli olandesi è, insomma, una fonte di arricchimento culturale che, aumentando l'esperienza dei singoli partecipanti, si riflette positivamente sull'intera categoria, contribuendo ad innalzare in ogni porto la sua uniforme, precisa, rigorosa capacità professionale, ponendola su livelli di eccellenza. Gli armatori, i marittimi, l'utenza portuale intera e soprattutto l'Autorità marittima e l'Autorità Portuale sanno di poter contare sulla nostra categoria, sulla disponibilità, la preparazione, la puntualità di ognuno di noi ormeggiatori, in tutta Italia e alla stessa maniera. In certi casi in passato, sono avvenuti incidenti per i quali il pronto intervento degli ormeggiatori ha sfiorato atti dì eroismo; sono state salvate vite umane, sono stati limitati i danni per le infrastrutture e per l'ambiente. Anche in questi casi, è importante la volontarietà, ma è fondamentale l'organizzazione, la presenza continua, la tempestività, la preparazione, i mezzi. Se si considera quanto è lungo il perimetro dell'Italia, chiunque si approcci alle coste di essa, proveniente da chissà dove, può contare sulla rassicurante presenza ed accoglienza, di uomini in continuo ascolto radio, dotati di mezzi efficienti, dalla preparazione in continuo aggiornamento, e sovra ordinati dalle Capitanerie di porto, sempre attente al fattore sicurezza.
Nel prossimo futuro, compagnie internazionali, operanti in diversi settori, investiranno sempre più in infrastrutture e impianti al largo delle nostre coste; ebbene, l'esperienza acquisita in campo internazionale ci renderà sicuramente più competitivi e preparati ad assolvere in sicurezza e competenza servizi che difficilmente ci vengono affidati con il normale traffico navale negli ambiti portuali. È però chiaro che la sana passione per il lavoro, l'intraprendente volontarietà, la competenza professionistica vanno coordinate, assistite e incentivate dalla precisa, rigorosa organizzazione professionale insita nella nostra ANGOPI; verso la quale sento quindi doveroso esprimere apprezzamento e gratitudine, estendendola a tutti coloro che si dedicano con impegno alla vita associativa e alle iniziative da essa promosse, compresa l'attività off-shore.
Grazie, dunque, per aver permesso alla categoria di crescere, stare al passo coi tempi, essere in grado di rispondere alle continue sfide che scaturiscono dall'evoluzione dei traffici, e di rispondere in pieno e tempestivamente alle evoluzioni di specifiche norme di legge.



Missioni off-shore di vasto respiro internazionale interpretate dagli ormeggiatori italiani assieme ai colleghi olandesi È una scansione particolare dell'assemblea Angopi di Pomezia, già resa speciale per i suoi contenuti avanzati e innovativi. La decisa virata sull'off-shore è stata tracciata dai suoi vari protagonisti; e tra loro, pur non presente per il concomitante voto alla 'Finanziaria' che lo aveva trattenuto in Parlamento, il vice-Ministro ai Trasporti Cesare De Piccoli, convinto sostenitore dell'iniziativa condotta nella geografia mondiale dei campi petroliferi d'alto mare. All'assemblea dell'Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli dei Porti Italiani il viceministro era opportunamente rappresentato dal capo della segreteria tecnica del Ministero dei Trasporti, dottor Enrico Maria Puia, parso particolarmente attento ai precedenti interventi del presidente Guidi e del coordinatore Capozzi relativi alle missioni off-shore.
Latore dei saluti del titolare della delega ai trasporti marittimi di minTrasporti, il dottor Puia ha trasmesso all'Angopi l'apprezzamento del viceministro De Piccoli, "per questa attività svolta dagli ormeggiatori, ma anche per le loro attività in generale nonché, in particolare, per l'opera meritoria svolta dal presidente Guidi nel corso di questi ultimi anni, che certamente ha contribuito a portare gli ormeggiatori a confrontarsi in attività lavorative in tutto il mondo". Inoltre il diirigente ministeriale ha ricordato che sia il viceministro sia lui erano a conoscenza dell'iniziativa concordata tra Angopi e olandesi sino dai suoi albori. "Guidi me ne aveva parlato prima che iniziasse; anzi, si era convenuto che il viceministro presenziasse a Rotterdam alla firma dell'accordo, ma anche in quella occasione, sempre per motivi istituzionali non ha potuto presenziare; e con il suo conseguente rammarico ha dimostrato quanto tenesse ad essere presente alla ratifica dell'accordo in questa specifica professionalità".
"Avevo capito che l'intesa tra ormeggiatori italiani e olandesi che stava nascendo a Rotterdam sarebbe certamente stata un'esperienza molto importante", ribadisce

Attestati a...


Stefano Trombini (Ormeggiatori Ravenna)

il dottor Puia con la perspicacia dovuta alla sua lunga dirigenza ministeriale, assai precedente la sopravvenuta funzione col ministro De Piccoli. Esperienza ministeriale che lo porta anche a conoscere il valore delle associazioni impegnate nei temi marittimi e portuali nonché la dedizione necessaria alla loro conduzione: strumenti di misura che gli permettono di identificare la validità delle loro iniziative. Anche perché per molti anni ha seguito tutta la politica marittima internazionale dell'Unione europea, quale responsabile del relativo Ufficio al ministero dei Trasporti; e questo, proprio nel momento in cui l'Europa puntava al rilancio della sua politica del mare. "Quindi conosco bene l'essenzialità, il valore degli scambi d'esperienze professionali a livello internazionale, perché, contribuisce a trasformare dei lavoratori marittimi e portuali in lavoratori europei; e perché è comunque sempre rilevante per noi confrontarci con delle realtà diverse dalle nostre, addirittura di respiro mondiale con le piattaforme off-shore". Dimostrando, se pure ce ne fosse ancora bisogno, che a livello europeo la professionalità italiana non è seconda a nessun'altra nel campo marittimo-portuale,

Tanto è vero, ribadisce il dirigente di minTrasporti, che il viceministro De Piccoli è di nuovo molto rammaricato per non aver potuto partecipare a questa assemblea: "Avrebbe volentieri conferito di persona gli attestati di merito agli ormeggiatori che hanno preso parte alle missioni off-shore, rimarcando così la sua convinzione di ritenere l'attestato non come segno simbolico, ma reale riconoscimento per l'attività professionale svolta, d'importante influenza pure per l'aspetto formativo. "Un'attività spesso svolta anche in condizioni non facili, che richiede dedizione, sacrificio e soprattutto una competenza tecnica specifica. Ecco perché io ritengo che la formazione – che è uno dei temi importanti che la Commissione europea sta rilanciando nell'ambito della politica marittima comunitaria – è veramente uno degli aspetti su cui noi, come Paese, dobbiamo puntare".

L'affermazione del dottor Puia si basa su vari ingredienti che rivelano le proprie qualità in molteplici aspetti. Innanzi tutto, "per l'esperienza che abbiamo e che ci consente di mettere il nostro know-how a disposizione, ad esempio, dei paesi mediterranei, rispondendo alle tantissime richiesta negli incontri con i Ministri dei paesi rivieraschi, che ci chiedono non solo investimenti, ma appunto anche know-how, esperienza che possiamo fornire; rilanciando così il nostro settore nell'ambito mediterraneo. Tanto più che il futuro per noi sarà sempre più volto al Mare Mediterraneo, con l'apertura dell'area di libero scambio a livello comunitario, quindi con tutti i paesi del Magreb, nell'area che va dall'Algeria, fino all'Egitto, alla Turchia. Senza dimenticare le possibilità di sviluppo che avremo col Mar Nero che sta diventando un punto cruciale".


Roberto Zamuner (Ormeggiatori Venezia)


Maurizio Diottasi (Ormeggiatori Civitavecchia)


Paolo Oneto (Ormeggiatori Genova)


Domenico Riera (Ormeggiatori Augusta)


Rocco Musumeci (Ormeggiatori Reggio Calabria)


Davide Spinelli (Ormeggiatori Napoli)


Maurizio Neri (Barcaioli Augusta)


Dario Stagi (Ormeggiatori Piombino)

Tornando alla sua presenza all'assemblea Angopi, a nome del viceministro De Piccoli, il dirigente di min-Trasporti tiene soprattutto a sottolineare la vicinanza del Ministero all'Angopi: "Abbiamo intrapreso una serie d'iniziative, a partire dall'impegno del 'Tavolo del mare', istituito lo scorso anno dove il viceministro si è detto disponibile a confrontarsi con le Associazioni, a capire quali fossero le problematiche e anche a dare delle risposte". Avvalorando quanto sin lì detto, gli argomenti del dottor Puia ora assumono contorni più generali. "Già con la 'Finanziaria' dell'anno scorso siamo riusciti a liberare i fondi di: circa due miliardi di euro che erano stati bloccati per anni, ma che ora sono a disposizione delle Autorità portuali e che sicuramente serviranno a rilanciare i porti, nonché le attività lavorative che anche voi svolgete. Ma anche quest'anno vi appaiono delle misure importanti, comunque da presidiare con attenzione contro gli 'scippi' di inopportuni emendamenti… Misure che indicano in maniera chiara l'impegno maggiore rispetto il passato verso tutte quelle che sono le problematiche del settore".

Poi, un riferimento alla riforma alla Legge 84/94. che ha visto il Ministero lavorare assieme anche all'Angopi nell'ambito di un rapporto che il viceministro De Piccoli spera prosegua e si consolidi. "Il viceministro tiene molto a questa riforma e ritiene di portarla a termine, se le condizioni politiche lo consentiranno; è un'attività che ci ha visto impegnati per circa un anno e mezzo, in cui anche la vostra Associazione ha portato un ottimo contributo, con delle proposte che il Ministero ha condiviso e recepito pienamente. Quindi, debbo ringraziare di questo supporto da parte della vostra Associazione all'Amministrazione e al viceministro perché, se da parte nostra c'è predisposizione a capire le cose e a recepire proposte, vi assicuro che è altrettanto importante che gli interlocutori dell'altra parte siano capaci di confrontarsi e sia disponibile al dialogo; ovvero ci si renda conto di sottoporci idee concrete e soprattutto accettabili. Altrimenti si rischia di intavolare discussioni futili, senza mai potere raggiungere degli obiettivi".

Le conclusioni dell'intervento del dottor Puia sono da tecnico, quale egli si professa. E proprio da chi a livello comunitario in tale veste si è confrontato su tutte le tematiche marittime rivela il proprio piacevole interesse riguardo le esperienze professionali raccolte nel corso dell'assemblea Angopi. "Penso altresì ai vantaggi che porterà alla categoria la possibilità di trasferire tra tutti gli ormeggiatori nell'ambito della categoria i nuovi spunti di lavoro raccolti nel settore off-shore, anche tra i colleghi più anziani, che sicuramente vanteranno grande esperienza, ma che tuttavia potranno ancora acquisire novità tecnologiche avanzate e diversificate, come si presume avvenga lavorando a contatto di piattaforme off.-shore".

Intermezzo



É aqui o mar do


Grace

ORMEGGIATORI ITALIANI IN MISSIONE OFF-SHORE IN ACQUE BRASILIANE

Rotte sudamericane per moderni moorinauti

Con i suoi trenta anni di professione marinaresca, di cui venticinque in forza al Gruppo Ormeggiatori e Battellieri del porto di Civitavecchia, Maurizio Diottasi è da considerare un veterano della categoria. Al contrario, il trentacinquenne Alberto Zamuner, del Gruppo Ormeggiatori del porto di Venezia, se non si può certo catalogare tra i novellini del mestiere rientra però ancora nella categoria dei giovani. Dunque, una coppia lazialveneta di diversa estrazione geo-ambientale e generazionale, ma di univoca voce nel giudicare un'attività straordinaria, svolta nell'ambito della cooperazione tra ormeggiatori olandesi e italiani a servizio dell'industria mondiale dell'off-shore petrolifero.

Chiamati per due volte ad operare nel mare del Brasile i due protagonisti lazialveneti della trasferta operativa sudamericana hanno entrambi espresso la loro soddisfazione per la nuova esperienza, talmente intensa da infervorare in pari misura i commenti tanto della recluta, posta di fronte a una faccenda tutto sommato inedita, quanto del veterano, pur ormai avvezzo ad affrontare situazioni operative e ambientali di ogni genere. Assoluto accordo, dunque, sulla piena efficacia dell'esperimento internazionale, ormai non più da considerare un



test, bensì un vero e proprio inserimento paritario della competenza professionale italiana nel novero dei servizi di altura, tradizionalmente rivolti verso l'eccellenza dei fornitori nordeuropei, olandesi in particolare.
Volendo comunque rintracciare nella coppia dei trasferisti nel 'aqui o mar do Brasil' una qualche differenza non nel giudizio complessivo, bensì nell'interpretazione personale di taluni particolari di contorno si può identificare in due diversi punti di osservazione. Uno è l'apprezzamento per il "bel lavoro fisico", proprio dell'esuberanza giovanile dell'ormeggiatore veneziano. Il secondo è nel meditato appagamento del collega di



Civitavecchia; ovvero, quella sensazione compiaciuta di far parte di una categoria professionale che questa volta in Brasile quanto in precedenti altre mete su platee mondiali ha nuovamente saputo ribadire l'anima profonda delle proprie capacità, frutto anche del rispetto e della dedizione che alimentano e fanno progredire la cultura marinaresca italiana.
Al componente 'anziano' del duetto è stato anche chiesto di redigere una sintesi tecnica della doppia missione brasiliana, affinché nella relazione potessero essere individuate eventuali carenze operative ovvero spunti di miglioramento. Ma anche per far conoscere in anticipo ciò che i futuri 'mooringnauti' potrebbero incontrare nei loro interventi off-shore. Così Maurizio Diottasi ha descritto con oculata precisione le due distinte fasi dell'operazione. Fasi che in estrema sintesi hanno riguardato l'imbarco - posizionamento di una piattaforma off-shore su nave semiaffondante e poi il successivo sbarco. In altri termini, una serie di manovre marittime per consentire al cantiere navale 'Cassinu Shipyard' di effettuare lavori di riparazione e manutenzione sulla piattaforma off-shore posta sulla stessa 'nave-ascensore', nell'occasione usata da bacino galleggiante, e poi per rimettere in acqua e affidare al traino di rimorchiatori il gigantesco impianto galleggiante per l'estrazione in alto mare del petrolio.
Il servizio sud-atlantico di Diottasi (e in maniera speculare quello del collega veneziano Zamuner) inizia il 6 settembre 2007 con la partenza per la prima missione off-shore, destinazione Brasile. Arriva a Rio de Janeiro alle 6 (ora locale) del giorno successivo. Lì incontra i colleghi ormeggiatori olandesi e con loro parte in taxi per la località Arrial do Cabo, 200 km circa a nord di Rio, dove si trova la nave semiaffondante panamense 'Gavea Lifter'. Rallentati da intenso traffico stradale, raggiungono la località dopo circa sette ore e lì giunti incontrano lo stato maggiore olandese, in particolare mr. René, comandante della spedizione per conto della società committente 'Fairnmount'.
Il giorno successivo, 8 settembre, è dedicato ai documenti e alla presa di contatto con l'operazione. "Di prima mattina ci rechiamo presso il porto per le pratiche di riconoscimento e relativo pass. Fatto ciò ci rechiamo a bordo per prendere visione del lavoro: si tratta dell'imbarco di una piattaforma petrolifera denominata 'Pride South America', che deve fare bacino di carenaggio per circa un mese". In tale riflessivo giro panoramico si ipotizzano gli interventi che saranno da eseguire, alcuni



Significativo sfondo marinaresco nelle foto-ricordo brasiliane dei moderni 'argo-mooring-nauti' Maurizio Diottasi del Gruppo ormeggiatori di Civitavecchia (pagina precedente) e Alberto Zamuner (qui a lato), ormeggiatore del Gruppo di Venezia che ha fornito le fotografie a corredo di questo 'intermezzo'. Le immagini pubblicate in queste pagine illustrano la sequenza di alcuni aspetti delle operazioni d'imbarco di una piattaforma off-shore su nave semiaffondante (in pratica in funzione di bacino galleggiante) e del suo successivo sbarco e rientro al proprio campo petrolifero dopo essere stata sottoposta a riparazioni e manutenzioni. Immancabile la parentesi turistica in quel di Rio de Janeiro.



Primi contatti con l'ambiente



Il 'voi siete qui' di qualche scolo fa



L'accoppiata veneto-laziale



La nave 'ascensore' al primo piano



La stessa nave a pianterreno



Ancora un controllo, prima dell'azione



Cavi e cordami per allacciare Gulliver



Strategie d'attacco nel mare di Lilliput



Mezzi nautici locali di supporto operativo



Passerella personale per 'Americo Vespucio'

Brasiliana

Riepilogo fotografico della doppia missione off-shore in Brasile degli ormeggiatori italiani. Mostra fasi ricognitive e operative, ma 'carpisce' anche tecniche particolari d'intervento. Non solo lavoro però; c'è spazio pure a scatti per nuove amicizie. Magari insaporite da gustose ricette dei paesi dei compagni di lavoro.



Potenza allo stato puro



Particolare della 'mordacchia' marinaresca



Il ricovero nella clinica cantieristica



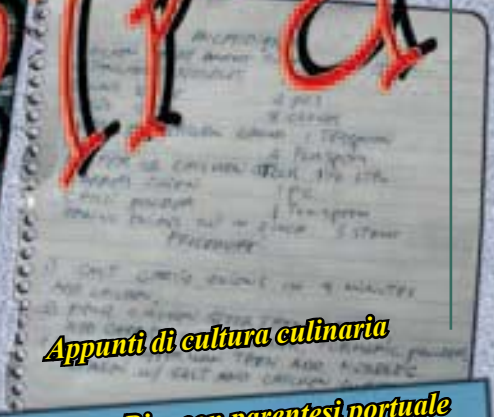
Nuovi 'stivali' per il gigante



Il momento clou dell'operazione rilascio



Un saluto alla clinica



Appunti di cultura culinaria



Ritorno al campo petrolifero off-shore



Breack turistico a Rio, con parentesi portuale

con l'utilizzo di motobarche e battelli degli ormeggiatori e barcaioli locali: interventi di banchina, ma anche e soprattutto di quel gioco a bordo tra cavi e verricelli sotto il tiro dei rimorchiatori…
Poi, l'inizio dell'impegno operativo, il giorno 9, quando iniziano i preparativi per l'imbarco della piattaforma petrolifera. Poi, "si attendono le condimeteo favorevoli per l'imbarco". Che tardano a giungere. Infatti, "il giorno 10 settembre mr. René ci comunica che saremmo rimasti a bordo tutto il giorno per essere pronti a intervenire appena le condizioni meteorologiche avessero permesso l'operazione d'imbarco. Nel frattempo, avevamo fatto il briefing per assegnarci i posti di manovra". Migliorate le condimeteo alle ore 6 dell'11 si inizia a tentare l'imbarco. Ma invano, perché il mare non favorevole impedisce che l'operazione vada a buon fine.
Il giorno successivo si ripete il tentativo. E questa volta con l'aiuto della meteorologia, si riesce: "attraverso un sistema di pompe la Gavea Lifter viene affondata per far si che la piattaforma venga imbarcata più facilmente". I rimorchiatori portano la Pride South America sotto la Gavea Lifter, ovvero al suo fianco. Nel frattempo dalla motobarca un ormeggiatore olandese e il veneziano Zamuner stendono i cavi alla piattaforma. Quando tutto è pronto mr. René dà l'ordine: "starboardside fore and aft heavyup! e piano piano la piattaforma comincia a venire a bordo. Quando è in posizione sopra di noi la Gavea Lifter inizia la manovra di svuotamento delle casse per riacquistare il galleggiamento".
Iniziata come di consueto a mattino presto l'azione che ha consentito l'alloggiamento della piattaforma sulla nave semiaffondante termina nel pomeriggio alle ore 15. Tutto bene? Non del tutto, perché pronti al rientro alla banchina del cantiere si è nuovamente fermati dalle condimeteo tornare scadere, "facendoci tornare alla fonda". Infine, l'appagante conclusione del giorno 13 settembre, quando: "riproviamo per l'entrata in porto, questa volta con esito favorevole". All'una del pomeriggio fine dell'operazione e preparativi per il rientro in Italia, dove si arriva il 15, con bagaglio personale a seguito stracolmo di impressioni, ricordi e fierezze professionali. Pronti a rinverdirsi con il richiamo per la trasferta del secondo intervento. Campanello che squilla a fine mese per preannunciare il completamento della missione. Che sia per Diottasi sia per Zamuner ricomincia il 14 ottobre 2007.
La seconda parte della missione prevede lo sbarco della piattaforma dalla nave semiaffondante, "questa volta senza l'ausilio della motobarca poiché si è lavorato all'interno sul bacino stesso. Dopo di che, arrivati alla zona di ancoraggio e fatto l'afforco, alle ore 5 del giorno 15 ottobre si dà inizio al sistema di pompaggio si scende col 'pompdown'. E all'ordine di mr. René si comincia a sbarcare la Pride South America". Che alle ore 17 è completamente libera di far ritorno al suo campo petrolifero off-shore al traino di rimorchiatori di altura.
Una riflessione ammirando questo finale di operazione, alla conduzione della quale si è partecipato? "Vorrei sottolineare la mia esperienza positiva, sia professionale sia personale. Ci siamo misurati con ormeggiatori di un altro paese ritenuti all'avanguardia professionale di quello specifico campo e ci siamo accorti di non esserne da meno. Spero che si possa dimostrarlo ancora, in altre missioni off-shore".



ASSEMBLEA ANGOPI, LA PAROLA ALL'ESPERTO

Diarismo di categoria



Francesco Munari - Consulente Angopi



Il compendio di un anno di Angopi dal punto di vista del consulente legale dell'Associazione, avvocato, professore docente di diritto comunitario presso l'Università di Genova Francesco Munari. In sintesi, un 2007 trascorso ragionevolmente bene, rispetto ai contenziosi avuti negli anni precedenti. "A parte qualche caso locale che spesso si trascina nel tempo e che prima o poi si spera finirà, la situazione dei contenziosi è stata molto bassa. Sono cessati gli attacchi ai Gruppi da parte di utenti o di terzi, mentre continuano ad esserci delle questioni interne, sia pure in tono ridotto". Contenziosi interni per pretese economiche che sono stati risolti in maniera positiva; ma che avrebbero potuto pregiudicare ciò che la categoria ha conquistato in termini di gestione della propria attività, dell'auto-organizzazione, eccetera. "Da notare che queste cause interne sono quasi del tutto provocate dalla scarsa conoscenza delle realtà di categoria da parte di avvocati esterni ad essa". Ma rimane comunque da sottolineare anche il fatto che non affrontare né discutere specifiche questioni all'interno dei Gruppi provoca una diffusa disinformazione, causa primaria di consigli non buoni né pertinenti; "Con il pericolo che qualche giudice altrettanto non bene informato possa emettere sentenze che rappresentino precedenti pericolosi per l'intera categoria, considerate le sue similitudini di norme e regolamenti di servizio".

Dato 'a Cesare ciò che è di Cesare' (ma il presidente dell'Angopi Cesare Guidi non c'entra assolutamente…) il professor Munari si avvia su un altro tema a lui assai congeniale, quello dell'organizzazione portuale in chiave europea. E da subito non è tenero col Commissario ai Trasporti dell'Unione europea Jacques Barrot. Al quale si imputa il procedere imperterrito con la Direttiva sui servizi, nonostante le due 'bastonate' inferte dal Parlamento europeo gli suggerissero di non più tornare su certi temi. "Invece, ci è tornato con un documento che appare atipico e privo di qualunque tipo di controllo, che esce e rimane nell'aria senza che nessuno possa dirgli che è sbagliato perché si tratta di una comunicazione (la 'Comunicazione su una politica europea dei porti', datata 18.10.2007, *ndr*) su cose che chiunque può dire. Certo però che se lo dice la Commissione può avere un valore che si alimenta nel tempo". Con questi presupposti e significativamente sentendosi sodale ad ormeggiatori e barcaioli il consulente di Angopi teme che sul versante europeo la questione non sia conclusa, anche se in passato si sono vissuti rischi molto più pregnanti e significativi. E che quindi, "sia opportuno sfruttare i momenti di relativa tranquillità su questi fronti per rafforzarci e per pensare ai prossimi sviluppi di questa attività che non può mai restare ferma".

In tale intraprendenza Munari colloca l'ipotesi d'inserire un elemento qualificato nella plancia Angopi, motivata e votata in assemblea. "Penso che la scelta di oggi dal punto di vista dell'organizzazione sia molto importante anche sotto il profilo del dinamismo. In una situazione in cui il mondo diventa sempre più complesso una struttura forte

può aiutare a gestire il cambiamento, e può consentire intercambiabilità di ruoli". Poi, entrando ancora più nelle proprietà dei dinamismi e riferendosi ai movimenti del presidente Angopi ("che ha molto girato per andare a parlare con tutti"), precisa: "Mi sembra che la sua attività svolta in questo periodo sia importante proprio nel senso che noi debbiamo aumentare la circolazione dell'informazione all'interno della categoria, quale unica maniera per garantire non solo un ritorno effettivo della volontà dell'Associazione e degli associati rispetto a ciò che effettivamente sta sul territorio, ma anche per evitare momenti di separazione tra il 'palazzo' e il mondo reale: cosa che questa Associazione, molto più di qualunque altra, sta sicuramente attenta a non fare".

Ribadendo la validità della compattezza di categoria in seno Angopi giunge però anche il sollecito a proseguire su tale direttrice. "Dobbiamo continuare a lavorarci, perché non ci si può mai sedere sui risultati; anzi, quando s'incontra un vento favorevole conviene sfruttarlo nella maniera migliore possibile". E su questo concetto insiste ancora sulla nuova figura ipotizzata dal direttivo. "Credo che sia una scelta proiettata nel futuro, da me personalmente ritenuta molto opportuna; soprattutto se si individuerà la persona più consona, che come sempre avviene possa determinare la differenza. In ogni caso, l'idea di potere avere domani un ticket, invece di un unico soggetto, può essere utile per garantire continuità di azione, ad assicurare reciproche situazioni di controllo e, in ogni caso, a migliorare il tasso di trasparenza delle attività dell'Associazione stessa.



Chiuso questo aspetto di politica associativa della categoria, il professor Munari azzarda previsioni. "Immagino che cambiamenti normativi potranno arrivare dall'interno", dubitando che in tempi brevi l'Unione europea rimetterà mano nel settore che interessa ormeggiatori e barcaioli; mentre, secondo quanto si percepisce, qualcosa probabilmente si muoverà dal versante nazionale.



"La mia impressione è che - come previsto dal disegno di legge di riforma della 84/94 - le nuove norme riguardanti le attività di ormeggio e di battellaggio entreranno in vigore. Ma che non ci fermeremo qua. Ritengo che oltre a qualche nuova 'lenzuolata' di liberalizzazioni qualcuno si farà di nuovo venire in mente di rimettere in discussione soprattutto il modello del bando di concorso". Modello che effettivamente presenta schemi farraginosi: "Tanto che come Associazione stiamo lavorando con grande impegno da circa quattro anni per elaborarne uno nuovo". Questo per ribadire la presenza di tempi probabilmente incompatibili con le esigenze reali, e tenendo anche presente il fatto che il vero contenzioso relativo alla categoria è quasi sempre imperniato sui concorsi, ulteriore elemento che evidenzia l'opportuna limatura di qualche meccanismo.

"Ma se questi sono i motivi per cui si lavora al nuova bando, non significa che si siano individuate problematicità tutte di nostra pertinenza". In effetti non poche sono provocate da diversi fattori estranei alla categoria, tra cui – per esempio – i conflitti d'interessi esistenti all'interno delle commissioni giudicatrici (basta che ci siano dei dipendenti di Corporazioni di piloti che concorrono per ormeggiatore che si crea un proble-

ma); interferenze di altro tipo sulla Commissione, sul Concorso, tempi di programmazione dei concorsi funzionali al verificarsi di determinati eventi…, tutte situazioni che generano tensioni. "Mentre il grande sviluppo fatto dalla categoria sul piano professionale potrebbe anche consentire, in prospettiva, d'immaginare altre modalità per diventare ormeggiatore e barcaiolo. Ovvero, potrebbe consentire di ragionare in termini meno allarmistici rispetto al famigerato modello della concessione e/o dell'autorizzazione al monopolio per un certo numero di anni; anche perché, in una posizione di forza dell'Associazione e della categoria, poter traguardare un certo periodo di tempo di tranquillità per prepararci – per ipotesi tra dieci anni data della modifica normativa ad un nuovo regime – potrebbe alla fine essere una opportunità piuttosto che un pericolo".

"Penso che dal punto di vista degli scenari normativi venturi questo potrebbe essere uno dei temi sui quali la categoria sarà tenuta a confrontarsi. Sia perché dal punto di vista europeo siamo gli unici ad avere questo modello di reclutamento sia perché la politica non lo vede d buon occhio". È un modello ereditato dai piloti, ma nel momento in cui i piloti già da tempo non godono di ottima stampa alla fine più che un appoggio potrebbe diventare una zavorra. "D'altro canto mi pare che la categoria abbia dimostrato professionalità e dinamicità assolutamente valide anche nel contesto organizzativo; ossia, che la forma societaria – cooperativa sia una conquista; sulla quale forma per altro si sta lavorando anche per farla diventare un dato normativo reale, con una modifica specifica delle regole riguardante la professione per collegare in modo indissolubile e definitivo il Gruppo alla Società cooperativa. E questo è un altro elemento che potrebbe poi rafforzare il Gruppo dal punto di vista organizzativo, per consentire, un domani, di potere accedere al servizio di ormeggio e battellaggio in condizioni anche diverse rispetto a quelle del concorso pubblico"

Avviandosi a conclusione Munari ribadisce la sua convinzione che "in questi anni voi abbiate lavorato molto bene". E ripetendo gli apprezzamenti che ripetutamente ebbe in passato a rivolgere ad ormeggiatori e barcaioli in occasioni di incontri pubblici e assembleari si ritiene "molto bene impressionato dai grandi progressi che la categoria ha fatto in una situazione di assoluta unità e nella consapevolezza di riuscire ad anticipare certe sfide in un mondo che sta rapidamente cambiando". E, ancora, "può essere che siete stati migliori di altri a vendere determinate iniziative, come quella dell'off-shore: che è importante in sé e che è inoltre stata presentata assai bene sull'esterno, cosa estremamente utile in un mondo che vive d'immagini piuttosto che di sostanza". Poi la chiusura. Gratificante: E sono certo che siete assolutamente in grado di continuare su questa strada".



ASSEMBLEA ANGOPI, LE CONCLUSIONI DEL PRESIDENTE



L'ora della riflessione



Al termine dei lavori, cercando di essere il più conciso possibile, il presidente Guidi si avvia verso i concetti conclusivi della giornata assembleare, ma anche, in pillole, di un anno di attività Angopi. Concetti elaborati anche dagli appunti presi durante gli interventi degli associati, che hanno stimolato lo sviluppo di una riflessione il più possibile organica, già da uno degli aspetti più significativi della giornata. Ovvero dalla proposta di dotare l'Angopi di una nuova figura di dirigente che al fianco e sostenuto dai vertici associativi possa dirigerne al meglio il cammino. Proposta confortata all'assemblea di Pomezia da uno straordinario risultato positivo, ottenuto a fronte di due sole astensioni, per questo passaggio definito epocale riguardo una realtà completamente nuova per la categoria. A dimostrazione della sua maturità e della sua compattezza difficilmente scardinabile anche nei passaggi più ostici. (*)

(*) Su questo specifico punto il presidente Guidi aveva inserito un proprio pensiero nel corso del precedente dibattito, durante il quale il pubblico degli associati che affollava la sala convegni dell'Hotel Selene di Pomezia aveva fatto ascoltare la propria voce: ***"Una riflessione che voglio fare con questo semplice passaggio per contribuire a dissipare le preoccupazioni, magari inespresse che probabilmente ci sono in una scelta così rivoluzionaria per una realtà come la nostra. L'Angopi è cresciuta! Non è prosopopea né saccenteria; sgombriamo il campo da questi eventuali equivoci. Io sto facendo un'esperienza che ormai arriva ai cinque anni; e vi assicuro che è molto impegnativa: si tratta di mollare la famiglia, gli affetti, tutto quello che ci è più caro che è la tua terra, il tuo mare. All'inizio venivo qua, partivo il venerdì e rientravo il lunedì pomeriggio. Non mi è più possibile. Come minimo parto il sabato mattina e la domenica sera sono quasi sempre a Roma. Non si può chiedere a una persona un sacrificio così grande. E se vogliamo lavorare per dare questa rappresentatività a questa Associazione e se vogliamo lavorare per mantenere il livello dei traguardi che abbiamo raggiunto, tutti insieme, ma soprattutto perché c'è una persona in prima linea, in trincea, ventre a terra che si sfanga i problemi allora dovremo pensare anche a chi dovremo dare il testimone. L'obiettivo - per quanto possibile e se possibile - dovrebbe essere un impegno meno assiduo, ma nello stesso tempo favorire un passaggio che abbia una protezione, al fine di non far accadere al sopravvenuto di trovarsi assolutamente sprovveduto in una situazione completamente nuova, inedita.***

E attenzione, è una porta che abbiamo aperto per essere pronti alle nuove sfide a cui facevo riferimento nella relazione; ci siamo tutelati; abbiamo fatto azione preventiva per meglio rispondere sul piano giuridico – normativo, soprattutto perché siamo degli ormeggiatori, ossia dei vincitori di bando di concorso il cui mestiere è ormeggiare e disormeggiare le navi, o trasportare passeggeri o merci se facciamo attività di battellaggio: non siamo degli squisiti tecnici della vita politica romana; perché io pensavo – altro errore di fondo che facevo, o che ho fatto nella mia valutazione prima di insediarmi qui – che gestire l'Angopi sarebbe strato come il gestire il Gruppo, cercando di portare la mia cultura, né alta né bassa, derivata da quasi venti anni di esperienza nel mio gruppo e per certe cose da

"Io credo che in questa assemblea ancora una volta – e francamente non me lo aspettavo - questa categoria ha dato una risposta straordinaria, al di sopra di qualsiasi mia aspettativa. Ha dimostrato di recepire al volo quello scatto di qualità che ci fa andare avanti; perché sarà il gruppo dirigente, gli organismi eletti a guidare l'attività politica di questa associazione, ma sarà sempre e comunque la vostra partecipazione, la volontà di esserci, di essere presenti che farà vivere questo nostro organismo; e che vi farà contare! Perché noi possiamo darci tutte le strutture regolamentari, statutarie, eccetera che vogliamo, ma sarà sempre questa assemblea e gli organismi attraverso i quali ci sentiamo rappresentati in un rapporto diretto, reale, senza infingimenti che ci permetterà di essere sempre vigili sul lavoro che svolgiamo".

E I COMPLIMENTI PIOVVERO SULLE EGADI

In tale visuale lavorativa si colloca l'acquisizione da parte del Gruppo Ormeggiatori delle Isole Egadi del 'Certificato Qualità conforme alla norma ISO 9001: 2000 rilasciato da RINA Spa (vedi l'intermezzo inserito oltre). Facendo suo l'apprezzamento dell'intero gruppo dirigente Angopi e in particolare quello di Puglisi, responsabile del gruppo di lavoro Qualità, nonché ovviamente di tutta la categoria per tale acquisizione il presidente Guidi ricorda l'impegno affrontato dai colleghi del piccolo arcipelago siciliano per fare accedere il loro lavoro all'eccellenza qualitativa. "Esprimo il plauso per questo importante risultato, perché quelle isolane sono delle realtà piccole, dove si lavora tanto, ma dove non è facile conseguire quei risultati che altrove possono essere di più facile raggiungimento. Segnale tangibile, questo, che tutta la categoria non vuole rimanere ferma".
Il presidente Angopi si addentra, poi, nell'ambito del coinvolgimento delle risorse umane espresse dalla categoria. "Nonostante che al suo interno possa vantare livelli di litigiosità assai limitati, per superare le contrapposizioni, gli irrigidimenti, le prese di posizione che possono avvenire nei Gruppi è importante agire attraverso lo sviluppo delle risorse umane favorendo la dialettica, il confronto, la partecipazione: quello è il vero strumento che renderà ancora più coesa la categoria e contribuirà sicuramente a portarla avanti verso quei traguardi, quegli obiettivi che ci ripetiamo anche in Consiglio di presidenza".
Ma risorse umane significa anche quel processo di sviluppo formativo, di qualificazione, di specializzazione, non di mero aggiornamento bene circostanziati da Giuseppe Anziani nella sua relazione di responsabile del gruppo di lavoro Profili professionali. Allora Guidi: "Oggi oso dire che ormai senza più soluzioni di continuità dobbiamo assolutamente imboccare la strada della qualificazione", come dimostra la collaborazione tra ormeggiatori italiani e olandesi nell'off-shore petrolifero. "La forza che abbiamo avuto con gli olandesi è dipesa dal fatto che gli ormeggiatori (e ovviamente anche i barcaioli, componente essenziale della nostra categoria) italiani raggruppano e condensano in sé i due momenti della congiunzione della nave con la terra. Dunque, un ruolo anfibio; ma per fare questo prima dobbiamo avere vissuto un'esperienza su nave di più o meno grossa dimensione. E l'attività off-shore, definita in modo encomiabile nella relazione di Lino Capozzi, coordinatore delle relative missioni, riprende gran parte del lavoro che abbiamo fatto in mare a suo tempo; ovviamente coniugandola a quella specificità operativa che connota il ruolo degli ormeggiatori all'interno dei porti nella funzione della congiunzione, appunto, di questi due mondi: la nave con la terra".
"Forse sono anche queste le ragioni per le quali gli olandesi hanno scelto la nostra collaborazione. Perché



trasmettere a Roma… Si ci sono alcune cose, come le regole, l'orario di lavoro, la disciplina che – come mi piace dire – ho cercato di ravennizzare. Questo però è un fatto interno. Invece, fuori, il momento istituzionale, il confronto con organi quali il Parlamento, il Senato richiede un livello di preparazione, di studio che nemmeno quando andavo a scuola passavo tanto tempo sui libri. Allora, un ormeggiatore o barcaiolo secondo me ha la necessità di essere affiancato. Per l'esperienza che sto vivendo qui mi sento di poter dire che avete fatto una scelta straordinario con il voto che avete espresso; e soprattutto lo apprezzo perché è una dimostrazione tangibile della fiducia che avete non solo in questo soggetto che vi sta parlando, ma in questi organismi che ci siamo scelti. Quindi è un grazie sincero per la fiducia e mi impegno fin da oggi a dimostrarvi che questa fiducia è ben riposta e sarete contenti di questa votazione che oggi avete fatto, diciamo quasi firmando una cambiale in bianco".



l'altro giorno quando ero a Parigi con Marco Mandirola per incontrare la delegazione francese il loro rappresentante Eba mi ricordò che ad Anversa lessi una serie di dati statistici e percentuali relativi a corsi di basic training, gmdss, osservatore e quant'altro. Ma mi disse anche che a fronte di percentuali italiane ancorché alte, se in Francia non le hai al cento per cento non puoi fare l'ormeggiatore!' E inoltre, loro non si sono fermati allo stcw'; vanno oltre, formando in maniera specifica quella figura che deve operare nella congiunzione a cui facevo prima riferimento. E qui abbiamo preso uno spunto su cui da tempo ci ragioniamo sopra attentamente, proprio nel solco delle indicazioni che fornivo prima. Ossia, questo processo di sviluppo di specializzazione - che ormai deve procedere senza soluzioni di continuità - ci vedrà impegnati nella definizione per vincitori di bando di concorso, per ormeggiatori e barcaioli per una qualificazione specifica che oggi non si recepisce sul mercato o nei centri formativi".

COMMISSIONE AD HOC PER LE QUALIFICHE

Dunque, "un qualche cosa nostro e di specifico", sottolinea Guidi. "Tant'è che nel Consiglio di presidenza di ieri abbiamo indicato e votato una Commissione tecnica composta da Marco Mandirola, Giuseppe Anziani, quale coordinatore del Gruppo di lavoro Profili professionali, e Gianni Puglisi, quale coordinatore del Gruppo di lavoro Qualità e sistemi integrati". A questo punto il presidente Angopi inserisce un significativo inciso per esprimere un apprezzamento a Puglisi che alcune ore prima commentava l'opera di questi due Gruppi di lavoro evidenziandone lo stretto intreccio, l'intima correlazione, fattori assai importanti per sviluppare sinergie, conoscenze, know-how e quant'altro di comune utilità. Chiuso l'inciso Guidi informa che questa nuova Commissione a breve scadenza, entro la fine di gennaio, si recherà in Francia, "nei porti di Marsiglia e di Le Havre per capire sul piano teorico, didattico e di qualsiasi altra natura che cosa effettivamente fanno i francesi per la loro qualificazione". Successivamente, ma non molto tempo dopo, la stessa cosa avverrà nei porti olandesi, "dove, pur operando in un 'regime di mercato aperto', quindi non con le nostre regole, è previsto che per potere espletare la funzione di ormeggiatore si debba superare tutto un lungo periodo di scuola, un training formativo di addirittura tre anni". Una missione franco-olandese perciò decisamente volta alla comprensione di quanto avviene in tali realtà portuali, perché le sfide del futuro porteranno proprio in questa dimensione professionale e organizzativa. "Quindi, come ci siamo preventivamente strutturati per rispondere meglio alle sfide che il futuro ci riserverà, allo stesso modo, preventivamente, vogliamo lavorare per definire il processo formativo più consono alle esigenze della portualità italiana"; processo coinvolgerà anche altri organismi quali Ministero, organizzazioni sindacali, eccetera.

Intanto, risultati di rilievo formativo gli ormeggiatori e barcaioli italiani già li hanno acquisiti. Sono chiaramente indicati da alcune percentuali: relative ai dati dall'annata 2005 a quella del 2006 in precedenza richiamati da Giuseppe Anziani. "Si tratta di risultati significativi, riferiti a titoli di coperta, titoli di macchina… Ma è anche da notare che nello stesso biennio tra gli operatori gmdss c'è stato un aumento del 36 per cento; mentre per quanto riguarda gli osservatori radar abbiamo un 59 per cento di incremento; e inoltre, un + 55 per cento riguarda i corsi Arpa, un + 64 per cento il certificato di competenza…". Tutto ciò è definito da Cesare Guidi come 'un primo passo'. "L'ulteriore e significativo che vedrà passaggi, fasi intermedie, ma anche un programma di conoscenza della lingua inglese, perché se è sempre più importante qualificarci altrettanto lo è capirci con i nostri interlocutori a bordo delle navi attraverso le linee di base d'inglese che probabilmente inseriremo tra i corsi".

"Sarà allora una cosa essenziale su cui si dovrà lavorare con energia ed attenzione; sulla quale questa Commissione tecnica sarà chiamata ad impegnarsi e, ovviamente, visto che due volte all'anno ci si vede negli appuntamenti assembleari, ci sarà l'opportunità di scambi d'informazioni, dibattiti, confronti che contribuiscono ad arricchire questa nostra Associazione".



A questo proposito il presidente inserisce una digressione. "Parlavo questa mattina dei degassificatori off-shore da posizionare nei mari Tirreno e Adriatico (per quest'ultimo si è anche ipotizzata la possibilità di organizzare un presidio di ormeggiatori sul terminale per tutto il tempo occorrente alla discarica del gnl: grande opportunità di lavoro per noi, ovviamente preceduta da opportune attività formative di familiarizzazione, sicurezza eccetera). Sull'argomento degassificatori insistono però anche altri due aspetti che meritano di essere menzionati. Mentre per il gas naturale liquido adriatico l'obiettivo degli americani è quello di metterci in concorrenza e perfino di avvalersi di altri soggetti estranei alle realtà oggi operanti, per il gnl tirreno addirittura si dice: "Quanto la nave arriva l'ormeggio lo si fa con il lancia-sagole, senza bisogno della barca degli ormeggiatori. A mare aperto le navi di 50-60 mila tonnellate di stazza arrivano e si affiancano alla nave-madre a trenta metri di distanza. Lì partono i lancia-sagole e quindi le connessioni dei cavi attraverso le linee messaggere. Connessioni fatte però da chi?, dai 'gasisti', questo è il termine specifico, ovvero da loro personale specializzato, o meglio qualificato, al quale si sono fatti fare corsi di familiarizzazione con l'impianto, sconosciuti ai soggetti esterni. E questo è più preoccupante".

Di fronte a ciò, "ecco perché prende ancora più valore l'iniziativa a cui facevo riferimento, con l'augurio di portarla in porto nel minor lasso di tempo possibile, ma comunque fatta bene". Una iniziativa che ha preteso grande impegno per la redazione di una sorta di 'manualetto d'ingresso alla formazione': a partire dallo scorso giugno si è giunti al Consiglio di presidenza del giorno che ha preceduto l'assemblea, per definirne i contorni finali. "E adesso dovremmo avere più spazio e più tempo per cimentarci in questo nuovo impegno".

Un altro aspetto che il presidente Guidi intende affrontare nelle sue conclusioni riguarda il Codice della navigazione, accennato dal professor Francesco Munari nel suo intervento. Alla Commissione trasporti della Camera dei deputati ne è in discussione la modifica e giorni fa ha udito Cesare Guidi, perché era stato chiesto anche il parere dell'Angopi, pur se il testo di modifica in circolazione non riguardasse assolutamente la categoria, ma fosse piuttosto prettamente attagliato a quelle che sono le esigenze dell'armamento: per esempio, regole rese obsolete dai progressi della tecnologia delle comunicazioni e quindi da sburocratizzare. "In quella sede ho comunque colto quella occasione per mettere in evidenza quei due passaggi riferiti prima da Munari. Il primo riguarda la questione del bando di concorso, che dovrebbe essere disciplinato in norma secondaria nel Regolamento

di attuazione del Codice, anche per evitare possibili tentativi di bypassare il concorso stesso attraverso forme strane di assunzione. Il secondo aspetto importante è riferito al rapporto Gruppo-Cooperativa, quindi, in norma primaria prevedere questa figura giuridica, che ci permetta anche di dirimere talune controversie che possiamo oggi registrare, ma eventualmente anche attrezzarci affinché non sopravvengano domani". Sono queste, in sintesi, le modifiche che riguardano la categoria degli ormeggiatori e barcaioli italiani e che l'Angopi attraverso il suo presidente ha chiesto fossero tenute in considerazione per la nuova stesura del Codice della navigazione, "dove attraverso questo strumento ancora una volta si sottolinea con forza il ruolo e la funzione pubblica che questi Gruppi hanno proprio nel loro dna".

INCONGRUENZE DAI FATTORI IDEOLOGICI

Altro argomento sollecitato dall'intervento del professor Munari: 'in pillole', si apre una sfida che a livello di porti europei si dovrà affrontare in un futuro ormai molto ravvicinato, da domani in avanti. "Diceva Munari: 'Sul fronte europeo tutto sommato stiamo tenendo, a parte taluni assurdi atteggiamenti, che non tengono conto della bocciatura di due Direttive e avulsi a tutto ciò producono un documento con delle linee guida che magari potrebbe sviluppare chissà che'. Il problema potrebbe essere anche in Italia laddove parla di un possibile indirizzo che attraverso la logica delle liberalizzazioni potrebbe estendersi anche a questo nostro settore. È un momento di riflessione questo! Premesso che non mi fa velo il fatto che sono un ormeggiatore, io credo nel nostro modello, perché funziona. Dove hai uno Stato che controlla e dà la possibilità agli utenti, oltre agli erogatori di potere verificare e dire la propria opinione, servizi come i nostri, così fondamentali per la sicurezza della navigazione, è un modello che tiene, è un modello che funziona, non impedisce lo sviluppo, l'aggiornamento - anzi, siamo qui a sviluppare queste cose - per cui è un peccato scardinarlo. Però laddove ti devi misurare con i fondamentalisti del mercato, di coloro che dicono che il mercato è sinonimo di efficienza, di economicità a prescindere e lo vogliono inserire in tutte le pieghe, anche in quelle più nascoste della società allora c'è poco da fare: se è un dogma…, se è un fatto ideologico… Allora, se è vero questo, se c'è questo rischio, bisogna intanto ragionare riguardo al modo con cui noi si possa meglio organizzarci anche su questo versante".
Sottolineando il fatto che si trattava di valutazioni estemporanee, quindi non nate da precedenti e approfondite analisi le riflessioni conclusive riconducono Guidi ai discorsi fatti il giorno precedente, in Consiglio di presidenza, che si allacciano al concetto organizzativo appena esposto. "Un primo elemento che ci potrebbe rafforzare, viste le difficoltà di sviluppare sinergie, coesioni, momenti di fusione eccetera al di fuori della nostra categoria, perché non cominciare a creare aggregazioni fra Gruppi?, con ciò seguendo le teorie che Antonio Raule mi più volte esposto, pur non nascondendone le difficoltà. L'esempio che facevo sul gnl Adriatico nella mia relazione iniziale sta proprio nella possibilità che tre realtà distinte e autonome: Venezia, Chioggia e Ravenna, si mettono assieme e pongono a fattor comune tutta una serie di strumenti, di mezzi, di uomini, eccetera per realizzare un servizio che diversamente rischieremmo di vedere assegnato a croati o filippini che lavorano in quei paraggi e che certo non si farebbero problemi ad accettare l'incarico, portandolo in qualche maniera a compimento".
Approfondendo il concetto e partendo dalla suesposta valutazione nonché dai presupposti che 'piccolo è bello', 'piccolo è particolare' e che 'del mio piccolo faccio quello che mi pare' Guidi invita a tenere conto, che entità siffatte sono però fragili e facilmente espugnabili. E che quindi "i desiderata ci devono fare anche riflettere che qualche cosa dobbiamo iniziare a ragionare su un modo di vita e su un mondo che stanno cambiando, evolvendo in modo esponenziale, a passi da gigante. E che questo genere di vita non può continuare; basti pensare che il 4 per cento del Pil lo si spende per gli effetti degli incidenti stradali: ottomila morti all'anno, centocinquanta mila feriti che restano menomati.





Questa società e questa vita possono andare avanti in questo modo? Di conseguenza dobbiamo riflettere anche noi; girare meno in macchina e di più in treno? Non lo so, ma certo sono riflessioni che dobbiamo fare. Dicevo questa mattina che Cina e India si stanno svegliando e stanno consumando. Allora, bisognerà iniziare a imparare a mangiare… le pietre, perché la terra più di tanto non può produrre…".

"Ma, tornando a noi, se è vero questo bisogna cominciare a riflettere a un qualche cosa - come diceva Munari - che se scelto bene oggi, per ancora dieci - quindici anni ci mette al sicuro; poi ci si penserà a tempo debito". Ecco, allora, la spinta ad iniziare a mettersi assieme: dove è possibile, dove c'è fiducia reciproca, affinità. "E poi, se ci mettiamo insieme cosa può succedere? Questo è un aspetto della questione; l'altro è quello della concessione. E la concessione stravolge un po' tutto quello che è il nostro modello di oggi. Certo, sei sempre tu in esclusiva per un certo periodo tot di tempo; poi diventano significativi gli investimenti, eccetera. Ma di fatto, poi, rischi di bypassare il bando di concorso, perché è l'impresa in quanto tale che si candida all'erogazione di quel servizio in quel porto per tot tempo, a tariffe etc, etc. Ecco, queste sono le sfide che abbiamo di fronte".

"Se ci voltiamo un attimo indietro vediamo che oggi stiamo ancora raccogliendo i frutti che la lungimiranza di rappresentava questa Associazione ha avuto nei primi anni Novanta: tariffa onnicomprensiva, Gruppi vestiti con la formula di società cooperativa, termine di servizi tecnico – nautici, coniato dai professori nella sede di via Ancona 37 e assorbito in tutta Europa… Sulla base di queste indicazioni, di questa strategie, di questori obiettivi abbiamo poi sviluppato tutti i percorsi che abbiamo fatto, perché non siamo stati assolutamente fermi. Ma probabilmente oggi occorre un altro scatto di reni. Riflettiamoci".

FINALE 'MADE IN CHINA' COL PRESIDENTE SARKOSY

Finale 'made in China', ma ricollegate a quanto appena detto, "cioè alla possibilità, al valore e al significato che può nascere dal fatto di metterci insieme laddove sia possibile cominciare". Quindi: "Vorrei chiudere queste mie riflessioni conclusive citando la parte finale di un discorso tenuto in Cina dal presidente francese Nicolas Sarkozy che può contribuire a farci riflettere ancora di più. Chiudendo il suo intervento ha detto: 'Ritengo che niente sarebbe più sbagliato che chiuderci su noi stessi. Otto secoli fa la più grande potenza economica del mondo era qui: la Cina disponeva delle tecnologie più avanzate, di un'amministrazione perfettamente organizzata, di una formazione delle classi dirigenti di altissimo livello. La Cina aveva fame di apertura verso il mondo; lanciava sui mari le grandi spedizioni navali, fino al Medio Oriente e in Africa; e la Cina si è fatta superare solo quando ha messo fine a questa apertura al mondo, tagliando conseguentemente i ponti con qualsiasi influenza straniera. Se la Francia e l'Europa fanno oggi la stessa scelta di chiudersi e di ripiegarsi su se stesse le attenderebbe la stessa sorte'".

VITTORIA DI SQUADRA NELLA SFIDA SPORTIVA

Le riflessioni di Cesare Guidi sono giunte a termine, ma la cronaca ancora registra un aspetto solo apparentemente collocato fuori del tradizionale precetto assembleare, ma che, invece,rimarca l'essenza dello spirito di categoria e i valori dell'amicizia che vi alberga. È un ringraziamento. "Ho molto apprezzato ed è la mia prima volta che ho avuto modo di presenziare ad una iniziativa sportiva interna ad Angopi: una sana sfida a calcio tra due squadre formate da ormeggiatori e barcaioli. È stato un momento molto alto, e il fatto che sia stata dedicata alla figura di 'Filo' mi ha avvolto anche sotto il profilo emotivo *(Filippo Rossano, ormeggiatore di Ravenna, poche settimane prima deceduto sul posto di lavoro, era cognato del presidente Guidi, ndr)*. Ringrazio gli ideatori dell'iniziativa e colgo l'occasione per rilanciarla ulteriormente. Nel solco dei nostri lavori assembleari che due volte all'anno ci vedono riuniti in così gran numero dobbiamo avere anche questi momenti. Non solo parlare di stipendi, turni e qualsivoglia altro tema di lavoro, ma avere anche queste sane sfide".


Intermezzo
Levanzo
imo
Favign

Egadi nell'olimpo della Qualità









Esprimo il plauso per questo importante risultato, perché quelle isolane sono delle realtà piccole, dove si lavora tanto, ma dove non è facile conseguire quei risultati che altrove possono essere di più facile raggiungimento. Segnale tangibile, questo, che tutta la categoria non vuole rimanere ferma. È intriso di fierezza l'apprezzamento rivolto dal presidente Guidi, nelle sue conclusioni dell'assemblea Angopi, al Gruppo ormeggiatori delle Isole Egadi per la loro acquisizione dei certificati di Qualità. È la fierezza di appartenere all'equipaggio di un vascello completamente votato al comune giovamento; ma è anche la gratificante serenità di cogliere, dalla plancia, consensi e collaborazioni anche nei luoghi dove l'impegno degli uomini si fa più duro. Come nel caso degli ormeggiatori delle Egadi, dove l'asprezza della diligenza è stata anche e soprattutto di natura economica, accentrata, come racconta il capogruppo Giovanni Bevilacqua, "negli sforzi compiuti per raccogliere il gruzzolo necessario ad acquisire le certificazioni del RINa. Alle quali tenevamo molto sia per il nostro prestigio sia per dare il nostro apporto al tenore complessivo della categoria".
Ma, fierezza su fierezza, è da sottolineare il fatto che la piccola organizzazione professionale,

formata da otto ormeggiatori e tre motobarche distribuiti nelle tre isole di Favignana, Merettimo e Levanzo, sia stata la prima nell'intero arcipelago egadiano a fregiarsi dei certificati che in questo caso possono essere definiti 'titoli di merito'. Dunque, Gruppo ormeggiatori antesignano in 'casa Egadi' di un prestigioso documento, in un vicinato denso di aziende e agenzie di buon livello dei settori del turismo e del trasporto-movimentazione di passeggeri e merci.

A questa nota di merito si accompagna anche una sorta di benefico 'ritorno' non necessariamente collegato all'acquisizione di ISO Qualità, ma che comunque, ancora richiamando l'impegno del Gruppo, chiude un circolo virtuoso con l'adeguamento delle infrastrutture operative. Il primo intervento è avvenuto a Favignana (ma l'obiettivo futuro è volto anche a Marettimo) con azioni rese fattibili anche grazie al contributo della Regione Sicilia disposto dal cosiddetto 'Egapantus' (Egadi, Pantelleria, Ustica), che prevede supporti finanziari a sostegno dell'economia delle isole minori. In chiave edilizia l'intervento del Gruppo nella maggiore delle isole Egadi ha comportato l'adozione di una struttura amovibile, in quanto vincolata dal vigente piano paesaggistico locale, ma comunque adatta alle necessità operative, logistiche e di salvaguardia della sicurezza del presidio.









L'angolo dell'applauso

Oggi a conclusione di un lungo percorso lavorativo salutiamo Alfonso Ricciardello, ex capo gruppo di Catania, e salutando lui, uno dei padri fondatori della nostra associazione, voglio simbolicamente salutare tutti coloro che hanno avuto la forza di creare la nostra associazione, perché, giova ricordare, è grazie a gente come loro, alla strada che hanno tracciato, ai loro ideali se il nostro percorso è oggi più forte e più incisivo e l'intera categoria può aspirare e credere in un futuro migliore; salutiamo inoltre






Assemblea - Convegno
ANGOP
Giugno 2008
Arrivederci
a Livorno