Nel ricordo di Filo

Angelo Sifredi convinto sostenitore dell'Angopi che per 15 anni ha validamente rappresentato il Gruppo di Savona in associazione.
Ecco vorremmo anche oggi un'Angopi che si riconosca negli stessi valori per i quali i nostri predecessori si sono battuti e chiedo a voi tutti di difendere e salvaguardare quel senso di responsabilità che ha reso possibile i risultati conseguiti primo fra tutti il mantenimento del nostro status giuridico costantemente aggredito. Un saluto e un omaggio particolare a questi due colleghi che lasciano il lavoro assolto con così grande impegno.
Oltre celebrare il meritato congedo di Alfonso e Angelo, in questa stessa circostanza mi fa piacere salutare anche le due colleghe dell'apparato che per scelte riconducibili ad esigenze di carattere personale, hanno intrapreso una rispettiva nuova esperienza. E per questo siamo qui a salutare le nostre amiche Sandra e Cristina. Che posso dire di Sandra e Cristina e della loro scelta? Da uomo di mare sono convinto che le nostre amiche sapevano che questa scelta celava molte incertezze e che le loro reti non sempre potevano raccogliere quello che avrebbero voluto; ma il cercare di essere in un certo senso indipendenti, seguaci delle proprie aspirazioni ed esigenze, credo che fosse il vero obiettivo che inseguivano peraltro arricchito da quelle azioni che ti riempiono di libertà. In un certo senso posso dire che hanno cercato ciò che Ursula K. Le Guin afferma, e cioè che: "*L'unica cosa che fa possibile la vita è la permanente intollerabile incertezza, di non sapere quello che accadrà dopo*".
Salutando in questa serata Sandra e Cristina voglio anche dire che sono una tangibile testimonianza della vitalità e dell'attualità di un riconoscimento che si adegua alla rapida evoluzione dell'intero contesto del mondo del lavoro, dove la componente femminile sta assumendo un ruolo sempre più rilevante. Rappresentano quindi il segno della realtà più attuale e concreta dalla quale tutti noi dobbiamo trarne impegno e rinnovato stimolo contribuendo così a restituire un qualcosa di cui oggi c'è molto bisogno: la giusta dimensione ad una società che pur tra mille difficoltà, contraddizioni, squilibri, guarda con speranza al suo futuro.
Sandra e Cristina so che nuovi traguardi vi attendono per il raggiungimento dei quali dovrete compiere un ulteriore sforzo nel solco della valorizzare del talento femminile. Talento che sta emergendo sempre di più, per esempio, nella realtà del mondo delle imprese e che la stessa Angopi, non da oggi, ne sta traendo un prezioso giovamento.
Con questi sentimenti Alfonso e Angelo vi porgo il più deferente e cordiale saluto sapendo che per questo mestiere avete lavorato quasi tutta una vita e che però alla vostra vita, come alla nostra, la professione di ormeggiatore ha dato un senso. A Sandra e Cristina voglio affettivamente augurare che il futuro corrisponda alle vostre aspettative. Vento favorevole e mare in poppa a tutti!

Nelle foto, da sin..: Medaglie ricordo-riconoscimento ad Alfonso LIcciardello, Angelo Sifredi, Cristina Cannone e Sandra Vartola, salutati e ringraziati del presidente Eba, Marco Mandirola e Angopi Cesare Guidi.






t. speri

Marina
di Ravenna



Quei vessilli abbrunati dallo strazio

LA SCIAGURA SUL LAVORO DELL'ORMEGGIATORE DI RAVENNA FILIPPO ROSSANO

Folgore sull'ultimo atto



Vessilli abbrunati nella comunità portuale di Ravenna, nella sede *di Roma dell'Angopi e nei sentimenti dell'intera categoria degli ormeggiatori per l'infortunio che ha stroncato la vita di Filippo Rossano, caduto a soli 57 anni sul proprio posto di lavoro, quale socio del Gruppo ormeggiatori del porto. L'astiosa sorte lo ha schernito la notte del 14 ottobre, proprio nella data in cui si sarebbe celebrata la 57ma Giornata nazionale per le vittime degli incidenti sul lavoro, organizzata dall'Associazione italiana mutilati e invalidi, ma anche nella ravvicinata imminenza di un meritato collocamento a riposo.*

Distaccate note di cronaca riferiscono che in quel turno Filippo 'Filo' Rossano e un suo collega formavano la squadra impegnata nell'ormeggio della portacontenitori 'Gracechurch Meteor', bandiera di Antigua, 6.277 tonnellate di stazza, diretta al Tcr - Terminal Container di Ravenna. Le operazioni concordate con il pilota prevedevano la presa dei cavi da terra con lancio dei sacchetti a prua e a poppa della nave, quantunque fosse appressata alla banchina e ci fossero folate di vento fresco, grecale.

Appunto avvenne che sotto la pressione del vento la poppa iniziò a scarrocciare creando condizioni di pericolo. Questo, senza ombra di dubbio, ritenne l'esperienza di Filo; cosicché la volontà di porre al più presto la nave in sicurezza lo spinse a risalire sulla motobarca per affrettare l'operazione di ormeggio. Ma purtroppo per questo eccesso di zelo la salvaguardia della nave non coincise con la sua sicurezza personale.

Il momento del tragico incidente è difficilmente ricomponibile, anche se testimonianze attestano di cavi prima lascati e poi andati in forte e repentina tensione. Le indagini degli istituti competenti cercheranno di chiarire la dinamica di questo momento così drammaticamente cruciale. Ma al di là delle inchieste resta la certezza del maligno concatenarsi di evenienze che hanno sopraffatto l'esperienza, la prudente professionalità e la perizia marinaresca di Filippo Rossano. Lo si arguisce dai danni rilevati sulla motobarca che indicherebbero il sopravvenire di un violento strattone, con relativo forte sbandamento dell'imbarcazione, rovinosa per l'equilibrio all'occupante, scagliato fuori bordo, forse anche dopo averlo fatto battere con violenza la testa contro le sovrastrutture della motobarca.

Intanto, il secondo ormeggiatore impegnato nell'ormeggio, nel frattempo accorso verso la poppa della portacontainer, trovava l'imbarcazione che

avanzava lentamente verso la banchina con il cavo ancora agganciato. Salito a bordo, subito iniziava a cercare Filo, anch'egli chiamando ulteriore aiuto, in poco tempo concretizzatosi in motovedette della Guardia costiera, mezzi nautici dei piloti, nonché altri organismi di soccorso e ovviamente gli ormeggiatori delle squadre di rinforzo. Questa miscela di impegno e angoscia si era purtroppo chiusa nel peggiore dei modi. Appostati sulla sponda opposta del canale, nella zona dove presumevano vento e corrente potessero spingervi una massa galleggiante, sono stati gli stessi ormeggiatori a rinvenire nel canale il loro compagno di lavoro ormai privo di vita. In quelle acque rabbuiate Filippo Rossano aveva finito il suo ultimo turno di lavoro. Una inesorabile, funesta folgore aveva punito la sua iniziativa, incurante della correttezza dell'atto. Ma incenerendo in un lampo i vent'anni di Filo trascorsi nel Gruppo, la sua serietà di lavoratore, i suoi progetti per il domani, la sua serenità di vita. Ora non restava che consegnare tutto questo fardello al disperato dolore dei suoi cari, all'afflizione sconfinata della sua famiglia.



Aperto dallo stendardo del Gruppo il corteo si snoda lungo i viali di Marina



Ormeggiatore, ma anche maestro d'ascia al Gruppo; poi le passioni personali: per la cucina, l'arte, la musica e soprattutto il canto, tutto coltivate con perizia e sensibilità, e che gli aveva calamitato una vasta cerchia di amici-estimatori. Gli stessi che in tanti e con irrefrenabile commozione, il 17 ottobre, giorno del suo funerale, lo hanno scortato lungo i viali di Marina, stretta al suo 'Filo'.

Ormeggiatori di tutta Italia hanno infoltito il corteo funebre che dopo la cerimonia religiosa ha sostato davanti al fabbricato che per decenni è stato la sede del suo lavoro. Nello stracolmo piazzale gli ha rivolto l'ultimo, accorato saluto chi ne aveva conosciuto e apprezzato le qualità di uomo, oltre che di amico e collega di lavoro. In particolare, parole di intensa emozione gli sono state dedicate dal presidente nazionale degli ormeggiatori, chiamato alla commovente bisogna sia per il profilo istituzionale da lui ricoperto sia per la sua parentela con Filo, legame che acuiva il tormento del dolente compito.



Statua dedicata ai caduti del mare, ora dedicata anche a Filo, eretta davanti al Cimitero monumentale di Ravenna, lungo il Canale

Estremi



L'arrivo nella chiesa



Le condoglianze



L'accoglienza delle autorità



Sguardi nel vuoto per resistere alla commozione

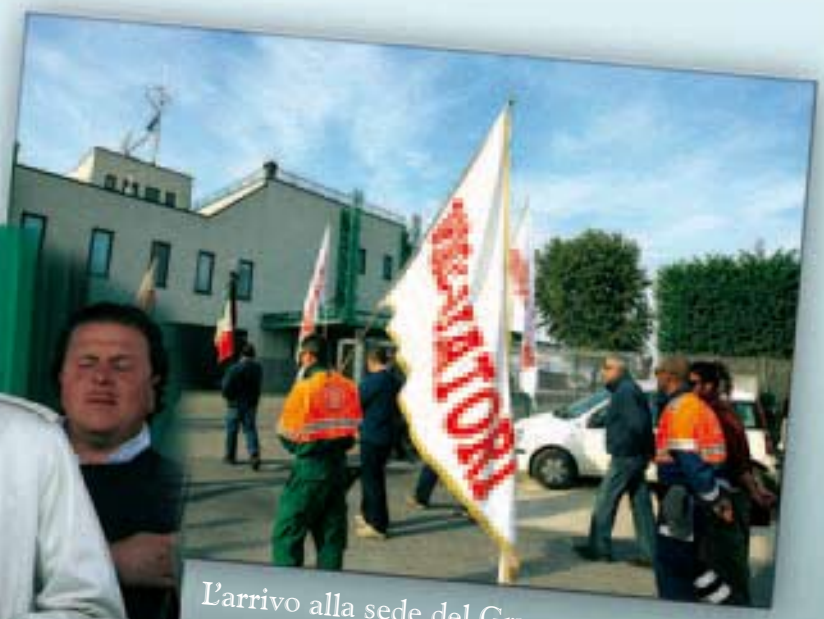


La nuora, il figlio, la moglie di Filo



Tutti assieme, verso la sede del Gruppo

ossequi



L'arrivo alla sede del Gruppo



La commemorazione di Cesare Guidi,



del Sindaco di Ravenna, Fabrizio Matteucci,



dell'Amm. (CP) Felicio Angrisano, in rappresentanza del Comando generale Capitanerie di Porto,



del capo pilota Andrea Maccaferri
e del Segretario dell'Autorità Portuale
Guido Ceroni



LA COMMEMORAZIONE DI CESARE GUIDI

Il Filo dei valori

Parlare di Filippo per me non è solo una grande sofferenza e credo che tutti voi lo comprendiate. Nella nostra famiglia lascia un vuoto che solamente chi ci conosce ne riesce a capire la sua reale dimensione. Noi Guidi – sempre intenti ad operare a fare, direi senza tregua da mia madre a mia sorella senza dimenticare mio padre – lo abbiamo accolto fin da giovinetto nel nostro focolare.

Questo uomo giovane si è sempre distinto per il suo comportamento riservato, mai sopra le righe, calmo, apparentemente distaccato. Diverso da noi, eppure era forse un punto d'equilibrio importante. Sembrava che vivesse in un mondo quasi separato dalla nostra epoca, dai suoi livelli tecnologici, mai travolto da questo ritmo incalzante che segna la vita moderna. Perché l'amore per l'arte, la passione per la musica, per il canto erano valori umani di cui era intriso e per lui spiazzavano molte delle altre considerazioni che oggi ci avvolgono tutti quanti.

Misurato nel suo comportamento, mai esuberante, il suo volto sereno, il suo sguardo sempre intento con un'espressione concentrata alle cose che accadevano intorno a lui, quasi ad osservarle per giudicarle con un metro che a me molte volte risultava sconosciuto.

Trasmetteva però un senso di calma, direi di riflessione, creava un'atmosfera di benevolenza e forse proprio per questo suo modo di essere ha contribuito a creare una famiglia esemplare.

La vita mi ha portato a conoscere tanta gente, ma credo di poter dire che il rapporto con Guerrina così saldo, così unito, così legato da un amore inteso che non è mai venuto meno, difficilmente mi è capitato di osservare. E quando dico questo, penso al vuoto tremendo che colpisce mia sorella e mio nipote e forse anche la nipotina, Sophia.

Sapete, un giorno arrivò la notizia inaspettata che la ragazza di mio nipote, Paola, pur così giovane aspettava un bambino. Dramma? No, gioia! E per Filo gioia serena come è nella sua natura e questa bambina diventa un po' la gioia di tutta la famiglia a cominciare dall'attesa spasmodica di mia nonna che è diventata trisavola, mia mamma e mio padre bisnonni, mia sorella nonna e il ragazzo Vincenzo papà.

E allora mi domando: Filo è veramente scomparso? E rimane in noi solo il suo ricordo? No! Perché nella nostra casa rimarrà per sempre la sua impronta. Ulisse ha costruito con le sue mani abili il Talamo, Filo quelle cassapanche, una volta si chiamavano bauli, di legno massiccio, dove le nostre famiglie conservano tra l'altro anche quelle poche care cose che però vale la pena portarsi dietro. Quello per cui si è lavorato, e che alla vita hanno dato un senso. Ci ha quindi consegnato queste sue opere, come vibrante testimonianza del carattere e della filosofia di questo uomo speciale e gentile che è





entrato nella nostra vita. Non amava gli spigoli, ma amava l'armonia delle linee, ogni cosa che faceva doveva suscitare un sentimento di serenità, di pace e questo lo riscontro non solo nella cassapanca, ma anche nel tavolone che ha fatto e dove spesso ci riuniamo con l'intera famiglia.
Tutto ciò lo custodiremo con amore e con affetto, perché dà un tono unico all'atmosfera che regna nella nostra casa ed è anche per questo che penso che Filo non andrà mai via da noi e sarà sempre presente.
Voglio anche testimoniare il rapporto esemplare che ha avuto con mio nipote Vincenzo, e questo lo rilevavo proprio quando sentiva la necessità di rimproverarlo. Il suo sguardo severo si raddolciva per quei lampi di profonda benevolenza che i suoi occhi riverberavano contribuendo a dare a quella severità un tono del tutto particolare.
Vincenzo era un figlio tanto atteso e tanto desiderato, quanto ha fatto penare il suo arrivo, al quale ha sempre, con la sua misura, manifestato un affetto profondo, e Vincenzo divenne il perno attorno al quale l'amore che univa Filo a Guerrina diventò qualcosa di indistruttibile.
Fortuna vorrà che mia sorella, il cui dolore è indicibile, abbia la forza di superare questa prova, anche se rimarrà sempre immersa nel dolore e nella malinconia, perché è una donna che ha sempre trovato nel dedicarsi agli altri uno dei motivi per dare senso e vitalità alla propria esistenza e sono convinto che manterrà per tutta la sua vita l'amore per Filo come se fosse sempre al suo fianco.
Coraggio cara sorella sei circondata dal dolore di tutti i tuoi cari e sostenuta dal loro amore per te!
Caro Vi, perdere un padre che non è una esagerazione dire giovane nel corpo e nell'anima, è drammatico. Capisco nel profondo la tua sofferenza e il senso di estraneità che il mondo circostante ti trasmette, un senso che in questo momento ti pervade e ti domina, ma mi soccorre, Vi, per darti un messaggio di speranza, proprio la vicenda di tuo padre.
Come ben sai tuo papà nasce in un paese sperduto, in una zona amena circondata da monti, da pascoli e da boschi. Un paese che in quel tempo era in forte declino, un declino che durava da anni, dove venivano sempre più a mancare i più elementari mezzi di vita. E il padre di questo fanciullo, nonno Vincenzo, per fare vivere la sua famiglia, emigra come minatore in Belgio, di cui noi tutti ricordiamo, come simbolo di sofferenza, la tragedia di "Marcinelle".
Ma il sacrificio di questo nonno per mantenere i sei figli non era di per sé sufficiente e Filo cresciuto in simbiosi con la sua terra natia e con i boschi che la circondavano, a 16 anni venne qui, in questa nostra amata Marina, paesaggio diverso a lui ignoto, spesso nebbioso, solo, ma ospite della famiglia di sua sorella e combinazione sotto la nostra abitazione. Ma dove effettivamente lo conosco ed imparo a frequentarlo è in quella straordinaria esperienza che sono gli scout di Marina a metà degli anni '60.
Filippo inizia subito a lavorare in un'attività che risulta la più corrispondente alla sua natura, e cioè in un cantiere dove si costruivano imbarcazioni con l'elemento più antico e tradizionale da lui ben conosciuto: il legno. Diventa maestro d'ascia, per lui il legno non aveva segreti e sotto le sue abili mani diventava un materiale estremamente duttile. Poi da costruttore di barche volle diventarne conduttore e anche qui si impadronì di questo mestiere, a lui totalmente ignoto, trasferendo però le sue conoscenze di costruttore e trasmettendoci con i suoi segreti tutti gli equilibri e i possibili squilibri. Era diventato un nostro collega ormeggiatore, un nuovo mestiere tanto distante dalla sua cultura e tradizione che neppure avrebbe immaginato se fosse rimasto al suo paese.
Nella famiglia degli ormeggiatori, forse all'inizio, fu accolto con una certa diffidenza più che altro per la sua eccessiva riservatezza che a noi tutti, certamente più esuberanti, ci sembrava fosse dovuta ad un certo distacco rispetto al nostro modo di agire e di lavorare. Poi invece tutti capimmo che era il tratto più profondo del suo

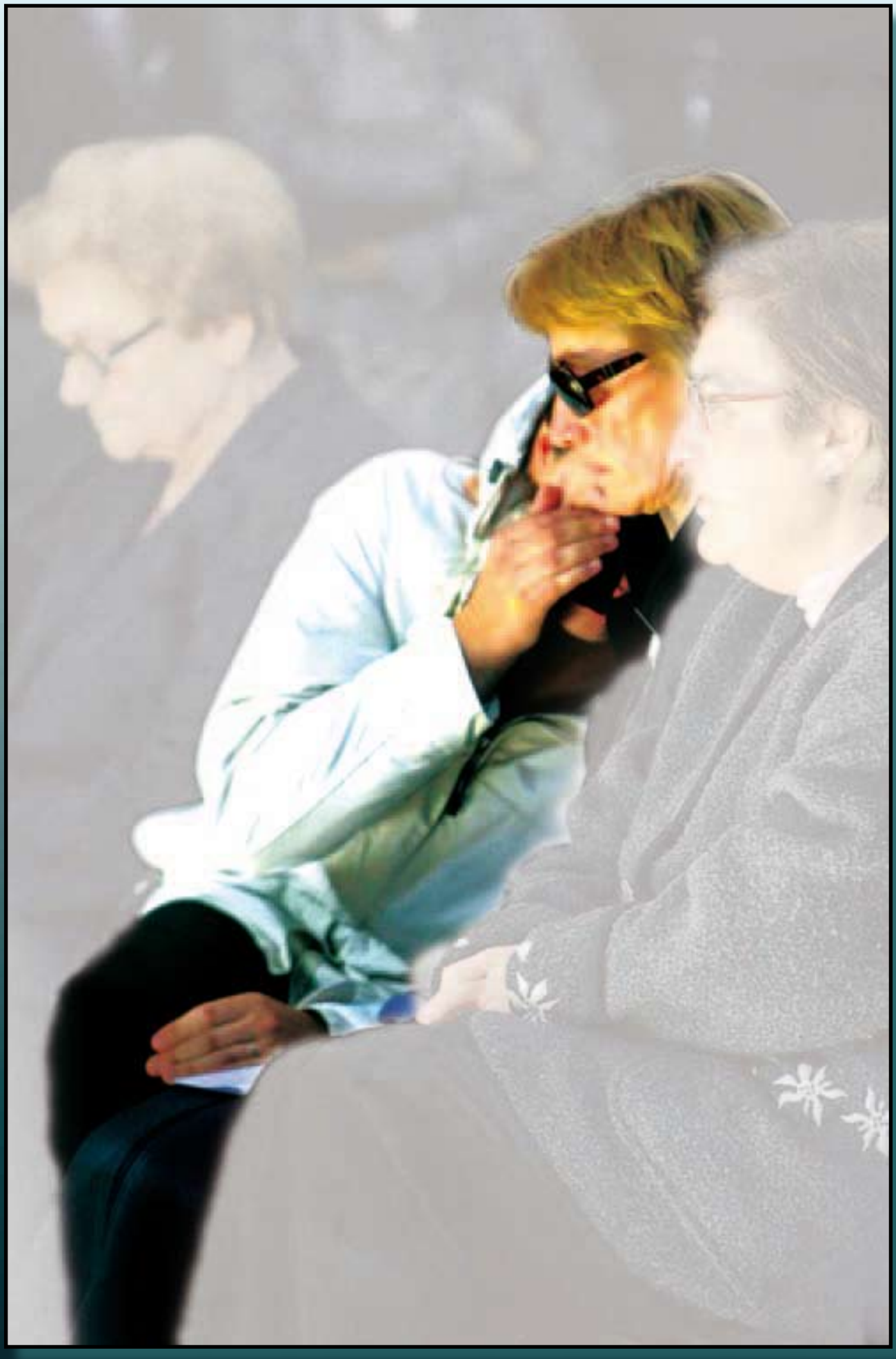


Il mondo professionale di Filo: in banchina assieme ad un collega; in falegnameria impegnato nella sua arte di maestro d'ascia; nella cucina del Gruppo, mentre prepara succulenti piatti per allietare una recente serata trascorsa in compagnia da tutti gli Ormeggiatori

modo di essere che gli derivava anche da quel miscuglio di dura vita, sconforti e tristezze generati dalla lontananza da quegli elementi a lui più cari: monti, boschi, pascoli e soprattutto il cielo limpido della Calabria. La sua terra.
Naturalmente divenne un bravo ormeggiatore e nelle discussioni, spesso accese, che caratterizzano le nostre assemblee, sapeva sempre mantenere la calma e quando interveniva lo faceva in modo pacato ma fortemente significativo, nel senso che riusciva sempre a trovare i punti essenziali oggetto del confronto. E tutto ciò, in una certa misura, da un lato rasserenava e dall'altro favoriva la riflessione e la conclusione positiva e concreta alla quale dovevamo giungere.
E così lo riconoscemmo come uno di noi.
Ma pure nella nostra sede – che tutti noi abbiamo voluto, e che chiunque l'abbia visitata ne è rimasto meravigliato – Filippo lascia una sua impronta che mi auguro, possa durare per tutto il tempo in cui la nostra categoria vivrà. Mi riferisco al più significativo degli arredi, progettato e realizzato completamente da lui, con le sue mani, nel quale unisce bellezza e funzionalità: è la consolle della plancia. Ed è proprio per questo che lo spirito di Filo sarà sempre parte integrante di questa nostra casa.
Sono anche queste le ragioni per le quali siamo riusciti ad ottenere, con voto quasi unanime dal Comune di Ravenna la proprietà di questo terreno e, ovviamente anche per altri motivi – nella nuova viabilità di collegamento attorno a Ravenna – l'intestazione della rotatoria intitolata alla categoria degli Ormeggiatori.
Ci sono uomini che fanno cose straordinarie ogni singolo giorno della loro vita e non lo danno a vedere. E nessuno gli dà peso.
Dico questo anche perché la ragione fondamentale di avere avuto la fortuna di annoverare Filippo nella nostra compagine con la sua genialità, unita all'esperienza, emerge nella realizzazione di questa intera struttura e nel modo con il quale abbiamo proceduto per organizzare la manutenzione e gli interventi sulle nostre imbarcazioni. Proprio su questo è riemerso tutto il suo patrimonio di conoscenze: di come si fanno le barche, di come si possono rendere più funzionali e agevoli rispetto alle esigenze richieste dal nostro lavoro, e aveva sempre presente che il problema delle comodità che stavamo offrendo a noi stessi, se da un lato ci agevolavano, dall'altro avevano l'effetto negativo di non farci più ad apprezzare le reali situazioni in cui si svolgeva il servizio.

Quell'ultimo messaggio

In questo tragico evento, e voi, cari colleghi, sapete bene che raccontare tutto questo è perfettamente inutile se non lo si vive in prima persona, Filo ci ha lasciato un messaggio che guai a noi se non lo raccogliamo. È come se ci dicesse: ragazzi in ogni prestazione tipica del nostro servizio, anche in quella apparentemente più semplice, si nasconde terribile un'insidia. Non basta l'esperienza, non basta la professionalità e la qualificazione, bisogna sempre svolgere il lavoro con la massima attenzione e tensione. Se hai fatto qualche errore, anche minimo da qualche parte, nelle tue scelte, nell'equipaggiamento, nell'impostazione della manovra questo, sta pur certo, che quando meno te lo aspetti emerge. Allora il segreto sta nel fare le cose sempre nella maniera più semplice possibile, e anche se hai fiducia nelle tue capacità sii riverente verso il lavoro, verso rischio. Guai abbassare la guardia.
E nel ricordarlo voglio anche dire che Filo nell'allontanarsi da noi, ci ha voluto lasciare questo ultimo suo insegnamento e pur avvolto nel suo alone di tranquillità, ci ha fornito, pagando con il massimo sacrificio, una lezione, un avvertimento, un monito di cui gli dobbiamo essere immensamente grati.
Questo è il messaggio che noi dobbiamo accogliere con la massima serietà, perché ognuno di noi sa che è vero e lo sa perché quotidianamente ci prendiamo molti rischi, quasi sempre poco visibili al resto delle persone, siamo gente che dà molto al porto e alla comunità, ricevendo è vero, apprezzamenti, ma in alcune circostanze accuse ingiuste e mortificanti.
E allora questo messaggio oltre che a noi, è rivolto a tutti coloro che non conoscono o che guardano con estrema sufficienza al nostro lavoro.
L'ultima cosa che voglio dire è che noi amiamo questo nostro porto, i nostri rispettivi porti, e siamo consapevoli che ci ha dato molto, ma aggiungo anche che siamo stati e vogliamo rimanere protagonisti e partecipi del suo avvenire, perché sentiamo il porto e la nave come un qualcosa che ci appartiene che dà un senso al nostro lavoro e un valore che trascende fortemente la limitatezza del nostro servizio nel quadro della complessità molto più vasta della funzione del porto stesso.
Filippo, tra pochi giorni, avrebbe dovuto intraprendere un viaggio diverso, un meritato riposo dopo un'intera vita dedicata al lavoro. Purtroppo tutto questo non gli è stato concesso.
Alcune volte la morte sopraggiunge più ingiusta che mai, e proprio nel momento in cui si ha più voglia di vivere e di assaporare, assieme a tutti i tuoi cari, questo straordinario e meraviglioso fenomeno che è la vita, proprio in questo momento purtroppo il corpo e l'energia che l'animavano tornano ai suoi liberi elementi.
Filo, sono certo che nell'affrontare questo nuovo mare, ignoto e sconosciuto, sarai in grado di programmare questa inedita navigazione con la stessa serenità, calma e fiducia che hai sempre dimostrato.
Filippo salutandoti a nome di tutti i tuoi cari e a nome di tutti gli ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani non posso che augurarti una Buona navigazione e che il vento ti sia favorevole.





MARINA DI RAVENNA 17 OTTOBRE 2007

Su il sipario!, ecco i nuovi ormeggiatori nello scenario dei porti

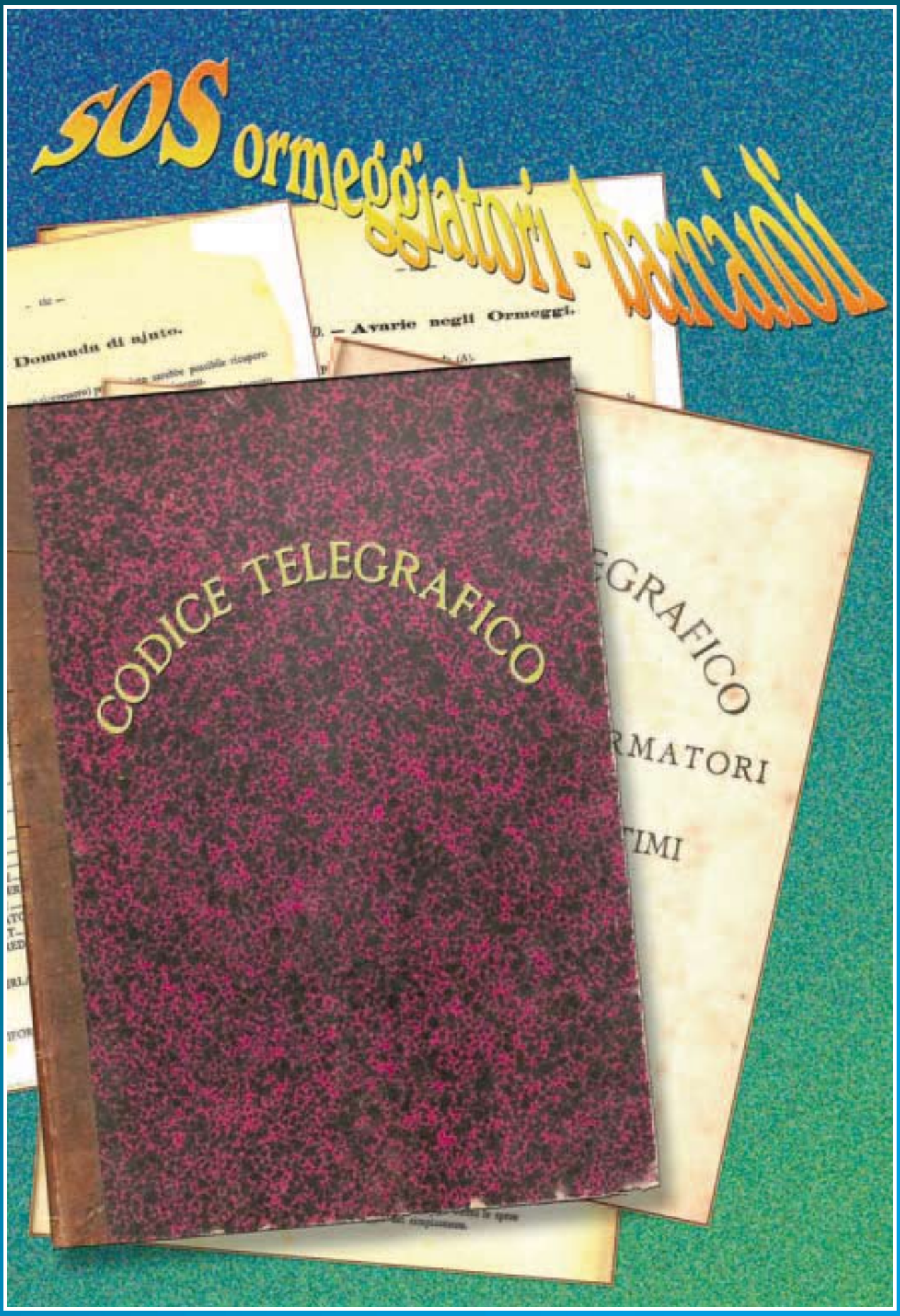


Inedita iniziativa del Gruppo ormeggiatori del porto di Ravenna. Attraverso il sito internet Angopi e Porti & Servizi tecnico nautici presenta all'intera categoria l'ingresso di due nuovi membri della Cooperativa, dando l'avvio ad un simpatico gesto che senza dubbio troverà similitudini nel dinamico mondo degli ormeggiatori e barcaioli.

La presentazione è avvenuta il 17 marzo 2007 in una breve cerimonia che ha suggellato l'ingresso in organico, avvenuto una settimana prima, di Roberto Gambi, classe 1974, proveniente dalla Polizia di Mare, e di Vincenzo Rossano, 1981, figlio di 'Filo' , indimenticata vittima del lavoro.

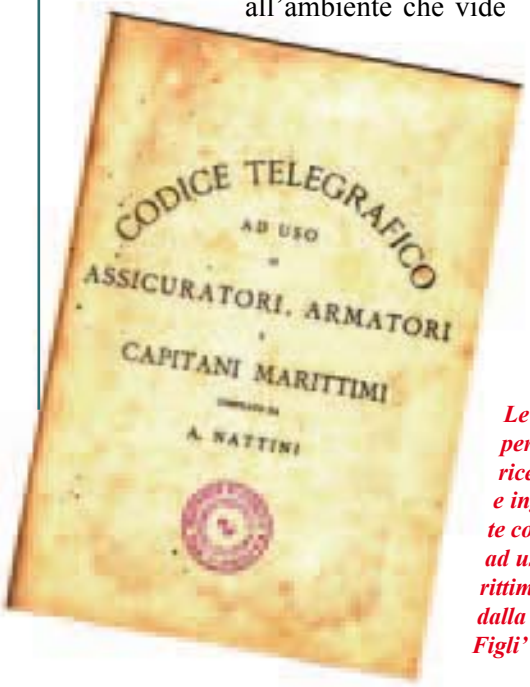
Entrambi hanno ricevuto le congratulazioni e l'augurio di buon lavoro dal Comandante del porto di Ravenna, Capitano di vascello (CP) Tiberio Piattelli e dal capogruppo degli ormeggiatori ravennati Arnaldo Bongiovanni

Interventi proprio Speciali


SOS ormeggiatori - barcaioli
Domanda di ajuto.
D. — Avarie negli Ormeggi.
CODICE TELEGRAFICO
EGRAFICO
RMATORI
TIMI

Il tasto dell'arte marinaresca

Adesso che le moderne diavolerie tecnologiche di comunicazione hanno relegato il buon vecchio telegrafo nella soffitta della galassia marinaresca, anche il ticchettio più famoso e grave al mondo: il glorioso S.O.S., ossia, come tutti sanno, S(ave) O(ur) S(ouls), Salvate le Nostre Anime, riecheggia ormai soltanto in un lessico assai meno drammatico dell'invocazione originale. L'uso ora divenuto comune del punto, linea, punto riguarda ancora una richiesta di aiuto, ma in maniera attenuata, quasi scherzosa rispetto a quella che per molti decenni sintetizzò il senso angosciante dell'urgenza soccorritrice in lingua Morse, tanto da appannarlo nella vastità e nell'abuso dei luoghi comuni colloquiali. E qui se ne abusa ancora, ma con qualche diritto acquisito, poiché l'S.O.S. è ancora riferito al mare e alla navigazione, quindi all'ambiente che vide nascita, sviluppo e declino del telegrafo tradizionale. Ovvero, nascita, sviluppo e declino di quel suo tipico tasto, premuto da valentissimi operatori ora metaforicamente usato per richiamare interventi di un'arte marinaresca attualmente depositata nelle mani - e nel bagaglio d'esperienze - di una sempre più sparuta pattuglia di professionisti del mare.



I messaggi 'Save Our Souls' lanciati dai marconisti odierni lungo le coste italiane sono oggi raccolti con prontezza ed efficacia dai Gruppi ormeggiatori e barcaioli – battellieri. Più oltre se ne presentano alcuni, con esaurienti corredi fotografici, iniziando da Napoli, con una triade riguardanti servizi di assistenza a soste e spostamenti logistici di un pontone, ad assistenze a sommozzatori e palombari, assistenza a trasferimento di crocieristi su tender da rara a porto e viceversa. Poi i battellieri di Piombino in azione nel golfo di Follonica per posizionare le gabbie galleggianti di un'azienda d'itticoltura. Infine interventi a Trieste, per l'accoglimento con fornitura di equipaggio sul relitto di una nave devastata da un incendio divampato in alto mare. Come si nota, tutti interventi non per portare aiuto a naufraghi né in risposta ad altre emergenze in mare che ponessero a repentaglio vite umane; ma per districare e risolvere situazioni in qualche maniera di fattura complessa, o semplicemente operazioni ritenute antieconomiche dai committenti se eseguite con propri strumenti, mezzi, personale; motivi che fanno ritenere più opportuno e conveniente affidarsi ad esperienza e abilità dei professionisti dei lavori in mare. Insomma, una molteplicità di casi, oltre a quelli qui riferiti, che coinvolgono uomini e mezzi nautici dei Gruppi impegnati nelle rispettive aree di pertinenza in attività coerenti alla gamma dei loro servizi, al loro mestiere e soprattutto esercitate nel solco del comune denominatore dell'arte marinaresca.

Le immagini e riproduzioni fotografiche di copertina e di questa pagina mostrano un antico ricetrasmettitore telegrafico nonché copertina e ingiallite pagine interne del presumibilmente contemporaneo manuale 'Codice telegrafico ad uso di assicuratori, armatori e capitani marittimi', opera di A. Nattini, posta in commercio dalla ditta d'Istrumenti Nautici 'Ved. Multedo & Figli' di Genova, via Fontane , 2.


ormeggiatori - battellieri
NORWEGIAN
sotto il Vesuvio



Napoli, il porto è servito!

Interventi particolari volti ad incrementare le funzioni commerciali e di sicurezza del porto di Napoli, si sono avvalsi anche della collaborazione del personale del Gruppo ormeggiatori e barcaioli dello scalo partenopeo e dei loro mezzi nautici. Gli interventi hanno riguardato la ricettività in sicurezza sia dei passeggeri del comparto crocieristico sia il settore commerciale del traffico merci. Le foto pubblicate in queste pagine mostrano alcuni dettagli degli interventi, a corredo di stringate descrizioni degli avvenimenti di estemporanee attività portuali gestite dall'Autorità portuale e dall'Autorità marittima, anche su sollecitazioni pervenute dall'utenza.

Tre sono le attività qui descritte che hanno coinvolto il Gruppo. Le loro particolarità indicano quanto incida in queste operazioni la versatilità professionale del personale e l'adeguatezza tecnologica dei loro strumenti di supporto, nautici e di terra, lasciando intendere un costante impegno per aggiornare uomini e strumenti alle esigenze portuali. Esigenze che nella sfida delle competizioni marittime sempre più accanite sono sempre più mutevoli e peculiari, anche quelle apparentemente banali.

La mini rassegna degli impegni di lavori portuali che hanno coinvolto gli ormeggiatori e i battellieri del Gruppo inizia con un ...ricordo di guerra: una serie di grandi massi affondati nelle acque del bacino portuale durante il secondo conflitto mondiale, tragico souvenir delle follie umane. Negli oltre sessanta anni di permanenza sul fondale dello specchio acqueo quella cinquantina di massi non aveva recato disturbo alla navigazione, nonostante diversi si trovassero nella curvilinea delle evoluzioni nautiche, eseguite soprattutto dalle navi dirette al terminal container Co.Na.Te.Co. Il problema si è però posto con l'incremento della portata delle portacontainer e quindi del loro pescaggio, prospettiva che aveva indotto le autorità ad intervenire, incaricando una ditta per la bonifica. L'operazione è stata poi eseguita in due tranche, entrambe di circa tre mesi di lavoro, da dicembre a marzo dello scorso e di quest'anno. In questa impresa uomini e mezzi nautici del Gruppo sono intervenuti in appoggio e assistenza sia ai sommozzatori e palombari dell'azienda incaricata del recupero dei massi sia al pontone che li doveva trasferire nella banchina designata ad accoglierli.

Ormeggiatori partenopiei ancora impegnati in altre assistenze a un pontone di grandi dimensioni, privo di impianto propulsivo e anche di proprio equipaggio, ragione per cui il Gruppo ne fornisce l'armamento. Il carattere dell'impegno delle squadre di ormeggiatori e loro motobarche è piuttosto continuativo. Ciò deriva dal fatto che il mezzo nautico è impiegato in molte località costiere d'Italia, in appoggio agli svariati lavori marittimi che ne abbisognano, pur rimanendo Napoli suo porto base. Per cui il ruolo del Gruppo è di natura logistica, posta in essere ogniqualvolta il pontone si appresta a lasciare la banchina di sosta e ancora più quando vi fa ritorno.

La terza, ultima prestazione 'speciale' riguarda un intervento che si ritiene essere una novità assoluta nei porti italiani, quanto meno nei



Napoli - Servizio reso con una motobarca a sommozzatori e a palombari impegnati nel recupero di massi sommersi

suoi termini numerici. Si tratta del pacifico 'sbarco in forza' di crocieristi trasferiti a bordo di tender dal cruiser alla fonda in rada a terra per le abituali escursioni che arricchiscono le vacanza in mare. Per gli ormeggiatori-battellieri di Napoli questa operazione va al di là dell'intervento di assistenza assumendo contorni di ben maggiore entità. In afferri l'opera assistenziale fornita dagli uomini del Gruppo si configura in almeno due azioni di tutela della sicurezza della navigazione e delle persone.

Il motivo di tale inquadramento si evidenzia in considerazione sia l'età media - decisamente avanzata - dei crocieristi sia il genere del movimento marittimo - decisamente consistente e vivace - che si riscontra nel bacino portuale di Napoli. In antrambe le situazioni, la presenza di 'tutor' professionali in plancia ai tender nonché sulle passerelle di sbarco-imbarco oltre che rassicurante per persone non abituate a situazioni inusuali sarebbe senza dubbio risultata determinante per evitare eventuali guai conseguenti disconoscenze di traffico ambientale e di stabilità fisica.

Nella sua globalità il servizio - nella sua dimensione sperimentale - ha riguardato il trasferimento dal cruiser Norwegian Jewel alla fonda in rada a terra e viceversa di circa 2.500 persone, con l'utilizzo di sette tender, con a bordo i battellieri del Gruppo. L'intera operazione di trasferimento del consistente numero di crocieristi è stata eseguita tempi e comfort che hanno soddisfatto i crocieristi, armatori della nave e tour operator. Da qui l'ipotesi di ripetere l'impresa in futuro pur di non rinunciare alla sosta a Napoli. Magari con l'uso di uomini e battelli del Gruppo al posto di propri dipendenti e tender




Napoli - Servizio reso
con due motobarche
a un motopontone
ormeggiato sul frangiflutto
con cavi di acciaio















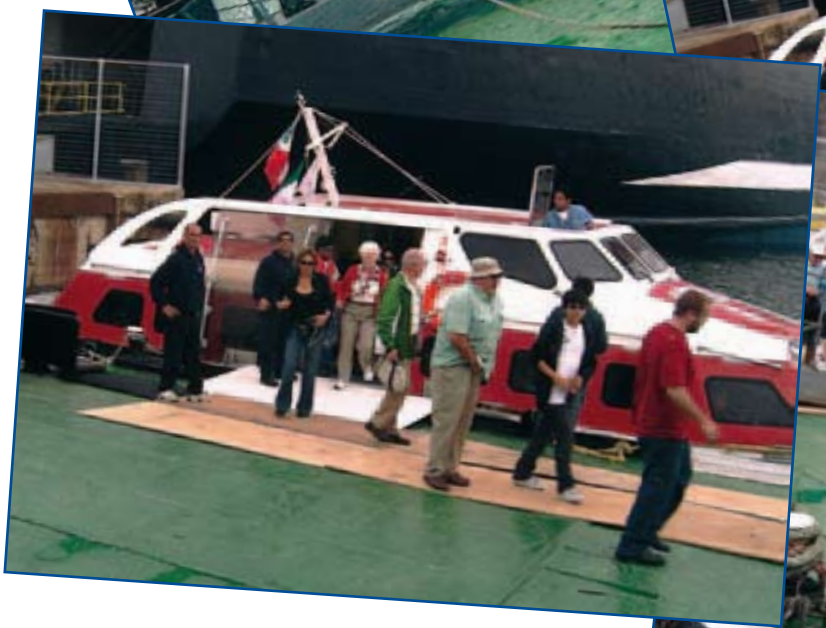


Napoli - Servizio tender
(con battellieri a bordo, ormeggiatori a terra
e motobarche in appoggio)
prestato per la prima volta a Napoli
alla nave crociera Norwegian Jewel
ancorata in rada







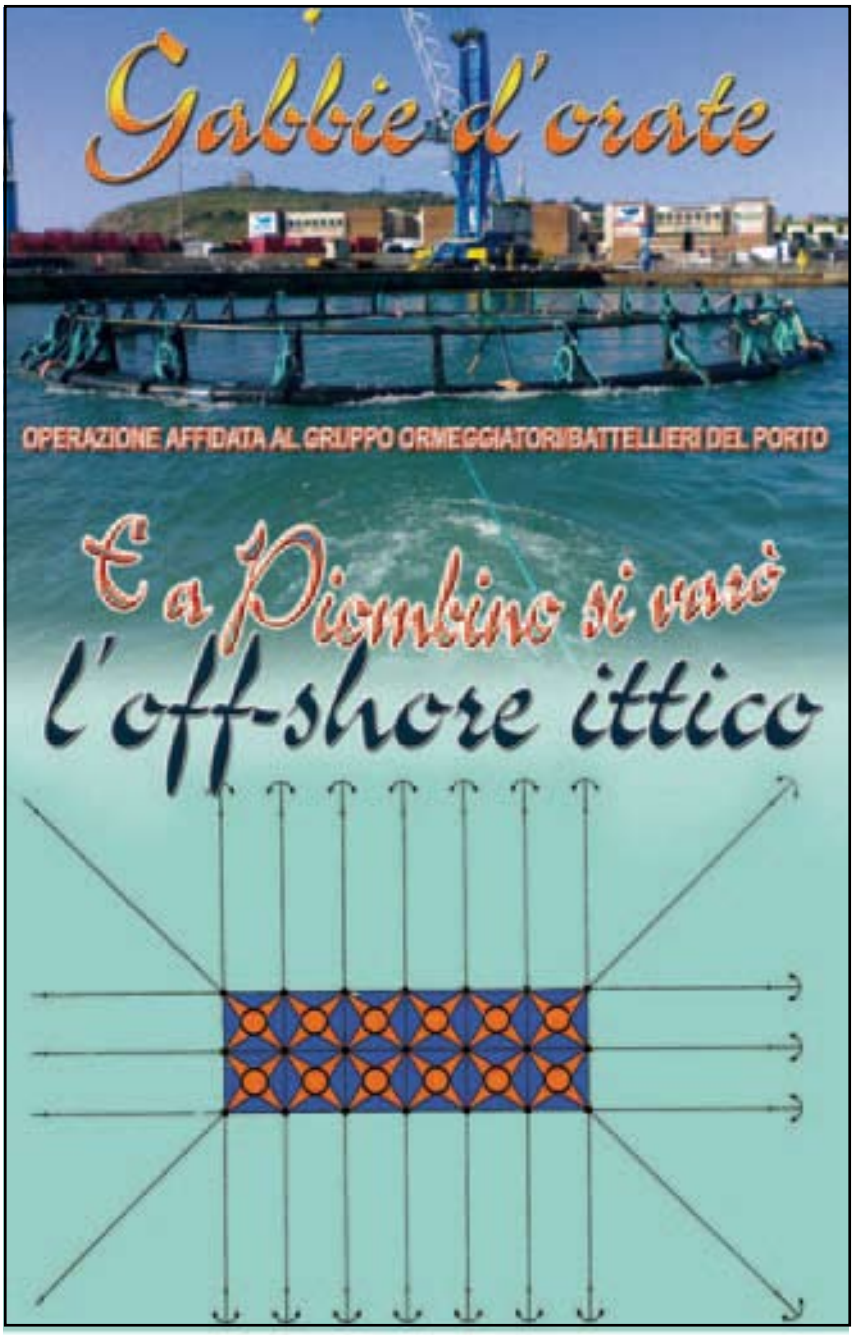




Porti & servizi tecnico nautici




Sormeggiatori - battellieri
sopra il Canale





Sessanta anni fa le acque del Canale di Piombino, assieme ai fondali dell'arcipelago toscano, iniziarono a scalare con eclatante successo popolare la classifica dei bracci di mare prediletti dalla pesca subacquea, disciplina di natura essenzialmente sportiva praticata da un sempre più folto numero di appassionati. Tale fama derivò sostanzialmente dalle proprietà ambientali di quell'area marittima che favorivano l'addensarsi di una pregiata popolazione di pesci lì attratti e protetti dalla salubrità del mare e delle sue benefiche correnti.

Da allora i requisiti ecoambientali di quella nursery ittica si sono mantenuti inalterati, così da richiamarvi l'iniziativa imprenditoriale della srl agricola 'Ittica Golfo di Follonica', che vi ha impiantato un allevamento di pesci d'eccelsa qualità - orate e spigole - di tecnologia mai sinora applicate in Italia. Come spiegato dal presidente della società Marco Franceschelli si tratta di una serie di dodici gabbie galleggianti, 22 metri di diametro ognuna, unite tra esse e posizionate nel Golfo di Follonica a 2,5 miglia dalla costa. Li cresceranno gli avannotti per i 16 - 17 mesi necessari a farli raggiungere le taglie adatte alla loro commercializzazione.

In quest'avanzata intrapresa di acquacoltura sono state determinanti le favorevoli peculiarità del golfo di Follonica. In particoare, il presidente della srl menziona clima mite, condimeteo senza grandi problemi, ma anche opportunità logistiche offerte dal vicino allevamento di terra della società. Ma una citazione è anche dedicata al Gruppo Ormeggiatori e battellieri del porto di Piombino, chiamato a sistemare le gabbie galleggianti nell'area prescelta. "Attestando la sua etica e competenza aziendale, le capacità professionali degli uomini, l'efficacia di mezzi e strumenti nautici e soprattutto le certezza della loro disponibilità per affrontare e risolvere gli eventuali problemi che dovessero insorgere".

Nelle foto: 'varo' a Piombino di una gabbia galleggiante e suo trasferimento nel Golfo di Follonica, secondo lo schema


S.O.S ormeggiatori
in alto Adriatico





Quel balcone dantesco

ATTO I - Il mattino del 6 febbraio 2008 sulla nave traghetto ro-ro di bandiera turca 'Und Adriyatik' divampa un improvviso e devastante incendio. La nave si trova nelle acque dell'alto Adriatico, 15 miglia marine fuori Rovino. L'unità proviene da Istanbul ed è diretta a Trieste con a bordo 202 autocarri e 11 tonnellate di prodotti infiammabili. La violenza e il rapido propagarsi del rogo prende alla sprovvista i 22 membri dell'equipaggio e i nove passeggeri. Non si ha neppure il tempo di calare una scialuppa di salvataggio in mare. Si deve saltare in acqua, mentre l'incendio divora tutto il carico. Per fortuna in mare è calmo e tre ore più tardi tutti i naufraghi sono raggiunti e raccolti dalla nave passeggeri greca 'Irakus Palace'; saranno poi sbarcati sani e salvi a Venezia. Intanto, in mare aperto, sul luogo del grave incidente, ci si affaccenda attorno al traghetto. Il personale di una importante impresa olandese di salvataggio riesce a domare le fiamme che hanno devastato il ro-ro in tutti i suoi 193 metri



di lunghezza. I tecnici possono salire a bordo, stimare i danni e decidere di che fare del relitto. Infine la decisione, dopo l'ispezione dei funzionari del Registro di classifica che accerta tutti i presupposti della sicurezza: la nave sarà rimorchiata nel porto di Trieste e ormeggiata all'arsenale San Marco per sostenere i lavori di riparazione.

ATTO II - Golfo di Trieste, rada del porto giuliano. Il relitto della nave traghetto turca 'Und Adriyatik', trainata da rimorchiatori italiani e croati e scortato da motovedette della Guardia costiera è alla fonda. Il traino era stato seguito via satellite dal Servizio di soccorso e salvataggio di Fiume e dalla Capitaneria di porto di Pola, a cui era subentrata quella triestina per coordinare l'accoglienza in sicurezza della nave sinistrata. Tra le persone che ora la stanno abbordando per salirvi a bordo c'è anche il personale del Gruppo ormeggiatori del porto di Trieste, su incarico dall'agenzia marittima che cura gli interessi dell'armatore nello scalo marittimo triestino. Raggiunta la coperta della nave quattro ormeggiatori si sistemano sulla prua; altrettanti si posizionano a poppa. Pronti ad intervenire nelle manovre, altri due ormeggiatori sono su motobarca e una ulteriore coppia attende a terra, in banchina. Tutti operanti nell'ambito dei servizi tecnico nautici del porto, di cui sono parte essenziale, soprattutto se richiamati da eventi straordinari come questo del ro-ro incendiato e privo di equipaggio.

ATTO III – A bordo del traghetto. È uno scenario dantesco quello che già dalla sommità della biscaglina si apre allo sguardo degli ormeggiatori e dell'altro personale salito sulla coperta della 'Und Adriyatik' ed entrato nei suoi locali interni agibili. Tutto è stato divorato dalle fiamme. Ma meglio delle parole sono le foto scattate a bordo della nave che testimoniano il caos lasciato dal rogo. Dunque, spazio alle immagini:












Foto fatte in diretta dagli ormeggiatori del Gruppo triestino durante il loro intervento. E che pur nella limitatezza della scelta illustrano alcuni momenti salienti dell'operazione, dall'approccio al traghetto ro-ro al suo arrivo nella rada portuale, all'ormeggio presso l'arsenale, San Marco, evidenziando il grado di distruzione degli impianti di bordo, compresi quelli necessari alle manovre portuali

Parco mezzi nautici


MOORING
SERVICES


SALERNO
Zoom
sul futuro

IL BATTELLO DEGLI ORMEGGIATORI DI SALERNO RIMARCA I PROGRESSI DEL PORTO

Motobarca con dedica



Risultato record di dieci milioni 893 mila 386 tonnellate di merci nel 2007, con un aumento del 26 per cento rispetto all'anno precedente; 2.856 navi approdate, con un incremento del 28 per cento. E poi, altri tassi positivi spalmati sulle diverse tipologie di traffico, ad eccezione di alcune in regresso, tali da impedire un bilancio ancora migliore. Sciorinando cifre così cospicue il porto di Salerno chiama a raccolta tutti i protagonisti del successo e ne chiede ulteriore sostegno, esortandoli a proseguire su questo consistente percorso. I risultati esprimono la sagacia con cui la comunità portuale salernitana ha posto sul tavolo competitivo le proprie capacità d'innovazione tecnologica, d'incrementi produttivi, del migliore indirizzo di risorse umane, spazi e mezzi. Di tutto ciò il porto ringrazia, ma pure ammonisce, chiedendo di non abbassare la guardia contro le incognite del futuro e sollecitando ancora più qualificazione attraverso potenziamenti infrastrutturali nonché il rafforzamento e perfezionamento dei servizi.

Dunque, il porto di Salerno che sollecita dinamismo anche nel ventaglio dei servizi per mantenersi su livelli d'eccellenza. Dove, però, il suo Gruppo ormeggiatori ne anticipa l'appello presentandogli la propria nuova imbarcazione per ormeggi, suscitando fierezza nel capogruppo Luciano Testa e in tutti i colleghi dell'organico di tredici soci della piccola cooperativa. Tra i quali si evidenzia gran senso di soddisfazione per avere saputo interpretare, affiancare e favorire lo sviluppo dei traffici portuali. Altrettanto appagati, però, anche per il modello d'imbarcazione da lavoro prescelto; stato d'animo che manifestano nell'elencare e porre in evidenza le caratteristiche della nuova motobarca, "davvero speciale", entrata a fare parte della loro dimensione tecnica. Ovvero, delle dotazioni che oltre alla confortevole sede operativa munita di quanto necessario per garantire sia raziocinio operativo sia l'essenziale tempestività d'intervento in eventuali emergenze, ora presentano tre imbarcazioni da ormeggio (la terza si è aggiunta alle due preesistenti), oltre a una 'Panda 4x4 di servizio e due fuoristrada da lavoro Dayatsu Terios 4x4, veicoli speciali questi ultimi che rispondono alle sopravvenute esigenze di lavoro pretese dalle avanzate concezioni del trasporto marittimo.

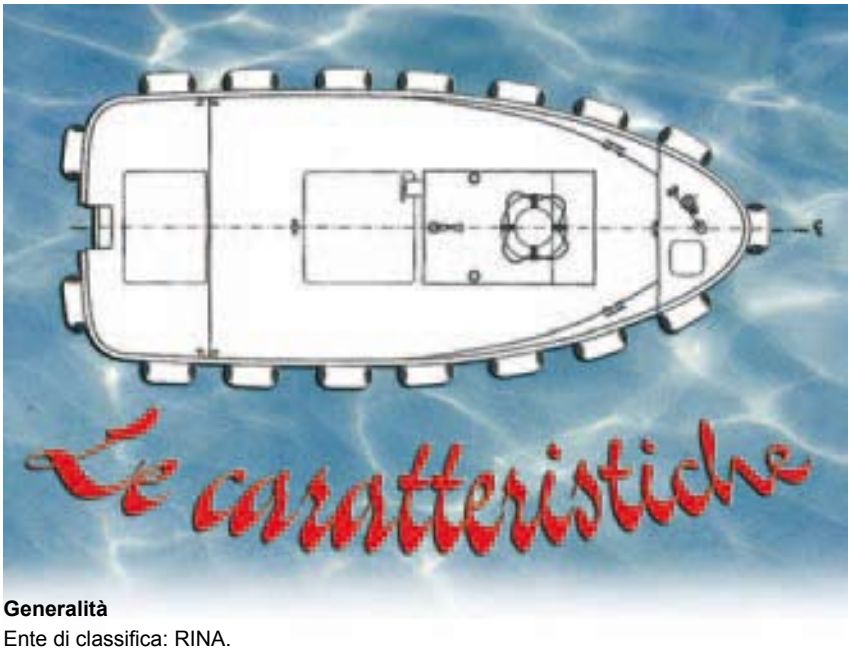
'Manfredi' è il nome che sarà imposto alla nuova imbarcazione da lavoro del Gruppo ormeggiatori di Salerno quando - presumibilmente tra verso fine giugno 2008 - sarà celebrata la cerimonia di battesimo. È certamente un atto di omaggio al

suo porto di appartenenza, poiché Manfredi è il nome della banchina portuale salernitana più nota e significativa. Tuttavia, inserito nella flottiglia dei servizi tecnico nautici del porto campano proprio in questo periodo prolifico di traffici, questo nome sembra assumere anche un valore benaugurante, poiché sulla storica infrastruttura intitolata al re svevo sorgerà la futura Stazione marittima dello scalo. La cui realizzazione preme come mai prima di adesso, reclamate dalle cosiddette Autostrade del mare. Linee marittime certo non estranee - sempre nel 2007 rispetto al precedente anno - all'aumento del 24 per cento del numero di passeggeri (517.753 in totale) e neppure al secco 50 per cento di aumento delle autovetture al seguito dei passeggeri (240.229, per i cultori di cifre e statistiche)

Della nuova acquisizione nautica il capogruppo Testa pone subito in evidenza un fatto innovativo tra le imbarcazioni utilizzate dagli ormeggiatori nelle loro attività. "È una unità costruita in lega leggera di alluminio, con un metodo ritenuto più avanzato rispetto al tradizionale vetro-resina". Lavorazione in lega di cui le indagini sul futuro del mercato delle imbarcazioni da lavoro prospettano un deciso sviluppo. In particolare, questo metodo di costruzione utilizza il laser per tagliare le varie componenti della barca nelle misure di lunghezza e larghezza predeterminate, con ciò affrancando il cantiere dagli stampi necessari alla tipologia costruttiva polivinilica. Inoltre, salvaguardando se non incrementando i parametri di robustezza e manovrabilità marinaresca, questa tecnica costruttiva permette risparmi finanziari, magari da destinare ad altri accorgimenti che si trasformano in più sicurezza e migliorie di performance operativa".

Rispondendo a questo concetto nella prora della nuova imbarcazione da lavoro salernitana è stato installata un elica direzionale, che viene ad aggiungersi alle caratteristiche studiate ed espressamente richieste al costruttore dallo stesso Gruppo ormeggiatori. "Bow-thrust assai utile quando si opera in condizioni di turbolenza marina", spiega il capogruppo. "Soprattutto quando si ha da fare con le onde di rimbalzo provocate dal bow-thrust laterale delle navi da ormeggiare, dove diviene essenziale la manovrabilità della motobarca". Sulle doti manovriere della motobarca Testa non nutre dubbi, nonostante l'imbarcazione sia uscita da un cantiere navale che con questa costruzione ha inaugurato il proprio ampliamento nel settore delle barche da lavoro. "In effetti questa è la prima barca da lavoro costruita dal cantiere AgroMare – Imbarcazioni in lega leggera, di Angri, località a una ventina di Km da Salerno. Esperienza che comunque ha trovato repliche, poiché anche il Gruppo ormeggiatori di Barletta e Manfredonia gli ha commissionato due nuove motobarche da destinare ai due porti pugliesi di sua competenza: una è gemella della nostra, lunga 7,80 metri, mentre la seconda sarà maggiore perché raggiungerà i dieci metri." .

Ecco le caratteristiche (scala 1:40) della motobarca destinata a Salerno fornite dal cantiere di Angri



Generalità

Ente di classifica: RINA.

Navigazione nazionale litoranea.

Servizi: ormeggio e disormeggio; trasporto di merci non deperibili in coperta pari a 0,6 t.; battellaggio con trasporto max 6 persone più 2 di equipaggio.

Caratteristiche principali

Lunghezza f.t. 7,80m; lunghezza al galleggiamento 7,00m; larghezza f.t. 3,0m; altezza di costruzione 1,4m.

Dislocamento a nave scarica 3,7t; Dislocamento a mezzo carico 4,0t; Dislocamento a pieno carico 4,3t; Immersione a pieno carico 1,0t.

Motore principale: Iveco N40-250; invertitore/riduttore Technodrive TM 170; elica passo fisso (3 o 5 pale).

Velocità massima (nella condizione di mezzo carico) 17 nodi (± 1 nodo); velocità di crociera 14 nodi (±. 0,5 nodi).

Autonomia alla velocità massima 80mn; autonomia a 15 nodi 110mn.

Nafta (totale) 200 l; acqua dolce 50 l.

Costruzione

Scafo e sovrastruttura realizzati in lega leggera di alluminio interamente saldato (5083/H321 o H116 per le lamiere, 5083/H111 per gli estrusi e i profilati. Peso stimato 2000 kg circa.

Saldature realizzate mediante processi MIG e TIG in conformità con i Regolamenti di Classifica



Attracchi alla corte di re Manfredi

Il fascino paesaggistico del salernitano con i suoi gioielli incastonati nella Costiera amalfitana e del Cilento e la suggestione di grandiosi trascorsi storici. Paestum, Amalfi, Positano, Maiori... Sono ormai innumerevoli le escursioni in ambienti di eccezionale attrattiva turistica inframmezzate alla navigazione crocieristica che in sempre maggior misura approda nel porto di Salerno. Ed è proprio lì che i futuri crocieristi porranno piede nel XIII secolo di quell'ambiente, quando la nave ormeggerà e loro sbarcheranno sul molo fatto costruire dal re svevo Manfredi, figlio naturale del grande Federico II, imperatore del Sacro Romano Impero, Manfredi, incoronato re di Sicilia nel 1258, che fu lui pure monarca che promosse e coltivò arte e cultura, pur tra le guerre che ne caratterizzarono il regno, che infine lo uccisero a soli 34 anni, nel 1266 nella battaglia di Benevento contro il francese Carlo d'Angiò.



Re Manfredi in un affresco che lo mostra in duello contro un avversario francese

Il molo di re Manfredi, al cui nome - come detto in precedenza - è intitolata la nuova motobarca degli ormeggiatori salernitani, si estende lungo 380 metri nella parte orientale del porto, oltre la sua area commerciale. Lì è in fase di sviluppo il settore crocieristico, la cui valenza sarà richiamata dalla nuova Stazione marittima opera voluta dal Comune in accordo con l'Autorità portuale, ideata da Zaha Hadid architetto irachena nata a Baghdad nel 1950, naturalizzata britannica, prima donna ad aggiudicarsi nel 2004 il premio statunitense 'Pritzker Prize', considerato il Nobel dell'architettura,
Avviata nel febbraio 2005.questa opera architettonica contribuirà a



lanciare il porto di Salerno nel circuito dei più importanti porti crocieristici del Mediterraneo. In questo ambito il ruolo professionale dei servizi tecnico nautici portuali d'accoglienza dei cruiser saranno chiamati a operare su livelli d'eccellenza. Mentre di altrettanto alto profilo dovranno essere i servizi forniti dalla Salerno Stazione Marittima, società costituita da alcuni imprenditori portuali anch'essa volta a qualificare Salerno quale scalo crocieristico di livello internazionale,

Raggiunto il pieno regime si prevede che al ristrutturato molo Manfredi potranno ormeggiare in contemporanea due navi crociera da seicento passeggeri per un totale annuo di centocinquanta navi e novantamila passeggeri, ai quali si aggiungono ulteriori 60 mila unità formate dal personale viaggiante marittimo e alberghiero. Nè per il sistema portuale salernitano volto verso il movimento passeggeri è da sottovalutare il traffico dei traghetti ro-ro. Al contrario, dal 2001, quando Salerno fu inserita in Short Sea Shipping, questo tipo di traffico ha costantemente acquisito elevati tassi di crescita, favoriti dall'immissione di nuove linee regolari ro-ro/pax e dalla costruzione di un nuovo ormeggio dedicato al traffico delle 'Autostrade del mare'. Tanto da non sorprendere più nemmeno il 50 per cento d'aumento avuto nel 2077 rispetto all'anno prima.



Nelle foto: Navi crociera e traghetti ro-ro sempre più fitti nel panorama portuale di Salerno, qui sotto presentato in tutta la sua estensione commerciale.



FLOTTA GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTO DI PIOMBINO

Entra il battello mutirolo




LOMBARDIAE PARS.
Septentrio.
TVSCIA.
Carfag-
nana.
Mugello.
Versilla
Casenti
no.
Chian-
ti.
LATII
PARS.
Monteri.
Occidens.
Mittelländische
Meer

PER LA FLOTTA DEL GRUPPO ORMEGGIATORI - BATTELLERI DEL PORTO

Piombino disegna il suo multiuso

È il mezzo nautico di concezione più avanzata sia sotto il profilo tecnico sia in quello logistico. Riflette le pressanti richieste della comunità portuale di Piombino, alle quali il Gruppo ormeggiatori e battellieri ha voluto così rispondere. La funzione primaria dell'imbarcazione è dedicata ai servizi di battellaggio, ovvero al trasporto marittimo di persone, documenti e dotazioni di bordo. Ma il ventaglio delle sue prestazioni specialistiche è tale da collocarlo tra i battelli da lavoro multiuso. La sua flessibilità d'impiego gli consente prestazioni diversificate di alta resa e qualità e di elevati livelli di sicurezza, ottenuti dalla idonea disponibilità di spazi operativi e soprattutto dall'appropriato equipaggiamento tecnico installato a bordo.



La carta d'identità dell'imbarcazione che nel prossimo futuro arricchirà la flotta sociale del Gruppo è per ora senza nome di battesimo. Più complete, invece, risultano le indicazioni dei tratti caratteristici dell'opera in gestazione. Tra questi si stagliano due 'segni particolari'. Il primo riguarda la gru di bordo che ribadisce la propensione al trasporto di merci proprio del servizio di battellaggio. Il secondo è disegnato dal cannoncino antincendio, strumento che manifesta la volontà del Gruppo di essere componente attiva dell'organizzazione della sicurezza portuale e marittima, come e più degli obblighi di categoria, tra i bracci operativi della Capitaneria di porto nell'ambito dei servizi tecnico nautici che vi fanno riferimento.

La nuova imbarcazione degli ormeggiatori e battellieri del porto di

Piombino è in costruzione nel Cantiere Navale Salvadori, ubicato nella Calata Pisa del porto di Livorno *(qui sotto un suo battello da lavoro)*.

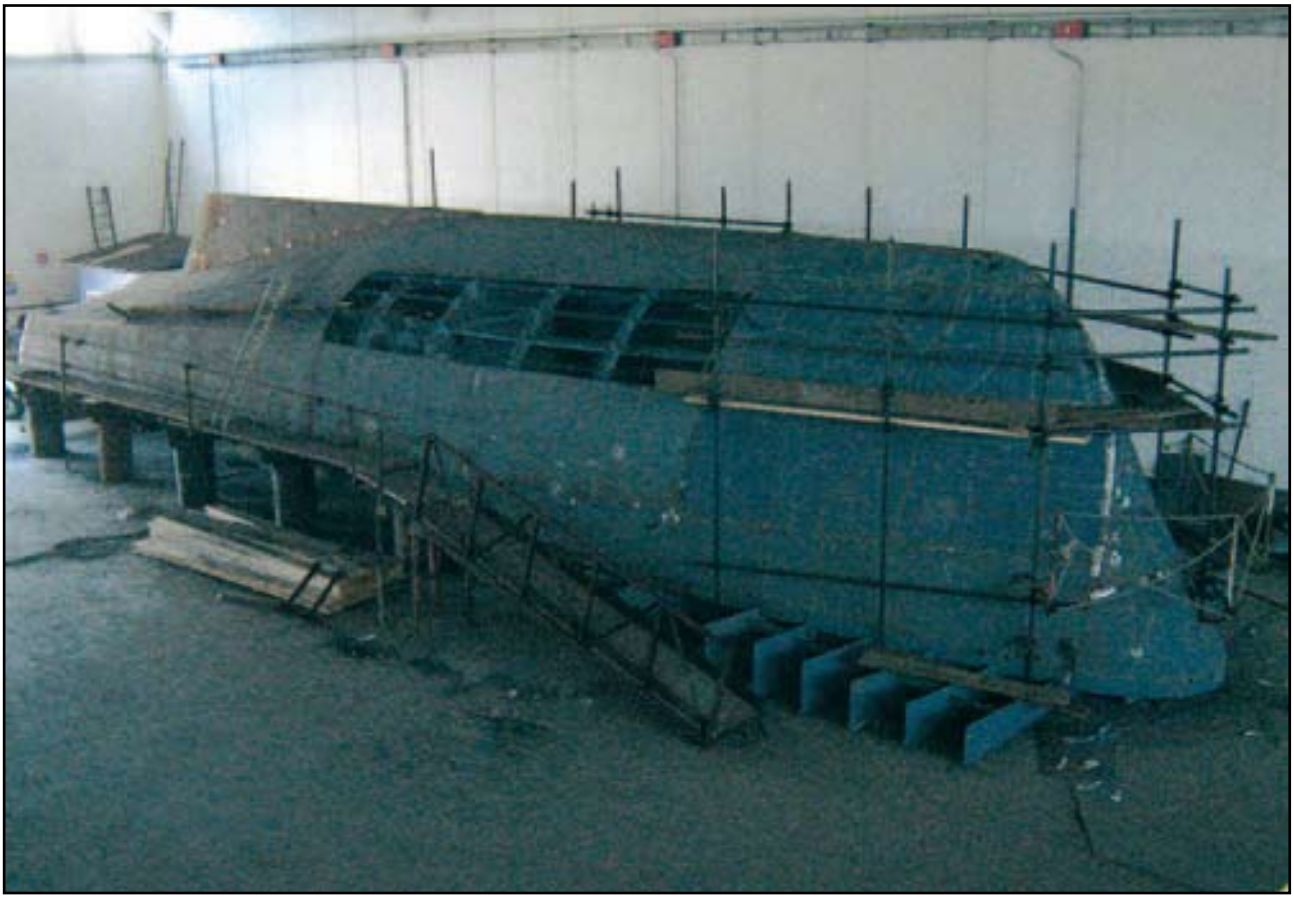


Si tratta di un cantiere specializzato nella costruzione di navi medio – piccole di tutti i tipi, in acciaio e leghe leggere. Inoltre opera anche nelle riparazioni navali e nella manutenzione. È un cantiere attivo da oltre venti anni e si avvale di attrezzature professionali e di personale specializzato. Le sue produzioni e servizi abbracciano anche il diporto e i servizi tecnico nautici. Da qui la sua scelta da parte del Gruppo, nell'intento di garantirsi la massima rispondenza agli obiettivi multifunzionali del battello.

Il direttore tecnico del cantiere, Paolo Salvadori, ne fornisce le specifiche. Sono indicazioni ridotte all'essenziale, ma utili agli esperti delle professioni marinaresche per stimarne i reconditi aspetti. E magari apprezzarne duttilità, adeguatezza e benefici, potenziale e quant'altro. Lungo 19,90 metri e largo 6 il battello ha scafo e sovrastrutture in metallo. Usufruisce di due motori Aifo, ognuno di 500 hp, potenza scaricata su due eliche intubate. Monta un timone a mantello Kort in grado di ruotare sul proprio asse, incrementando del 30 per cento la manovrabilità del natante.

Il battello potrà accogliere dodici persone incluso l'equipaggio in confortevoli spazi. In funzione dell'ambiente marino dove opererà è paerticolare l'attenzione rivolta ad attività subacquee. Ma la sua operatività dovrebbe rivelarsi essenziale nell'appoggio logistico mare – terra nel contesto dei fanghi prelevati nell'area bonificata della siderurgia dismessa di Bagnoli e trasferiti con alcune centinaia di bettoline nelle vasche di colmata di Piombino, in origine costruite in funzione dei dragaggi locali.

Ancora in tema di battellaggio, lo spazio libero offerto dalla coperta facilita, invece, il trasporto di rilevanti quantità di merci di varia natura e dimensioni, oggetto di forniture di bordo e parti nautiche di rispetto. Essenziale, in questo contesto, è la notevole portata, sbraccio e manovrabilità della gru di bordo installata sul ponte. Facile prevederne l'utilità anche per altri interventi, ad esempio simili al riposizionamento nel Canale di un segnalatore a batteria solare composto da un corpo morto pesante 16 tonnellate poggiato sul fondale a sostegno di una colonna metallica di 38 metri con segnalatore luminoso all'estremità di superficie. Infine i servizi volti a interventi di emergenza e soccorso tanto nello specchio portuale quanto in mare.







Oltre alle doti marinaresche, strumentali, di prontezza e rapidità operativa il battello vanta un proprio sistema antincendio di notevole potenza ed efficacia, identificato soprattutto nel cannoncino in grado di 'sparare' getti di schiumogeno sino a ottanta metri di distanza. Dunque, una patente di battello da lavoro multiruolo sottoscritta a piè di documento identificativo senza tema di millantato credito. Ovviamente, con classe e altre garanzie costruttive e di uso debitamente certificate.

Nelle immagini: disegni, riproduzioni di antichi rilievi e mappe, elaborazioni al computer e foto dello stato attuale di costruzione presso il cantiere navale Salvadori di Livorno del battello multiruolo del Gruppo ormeggiatori - battellieri del porto di Piombino

