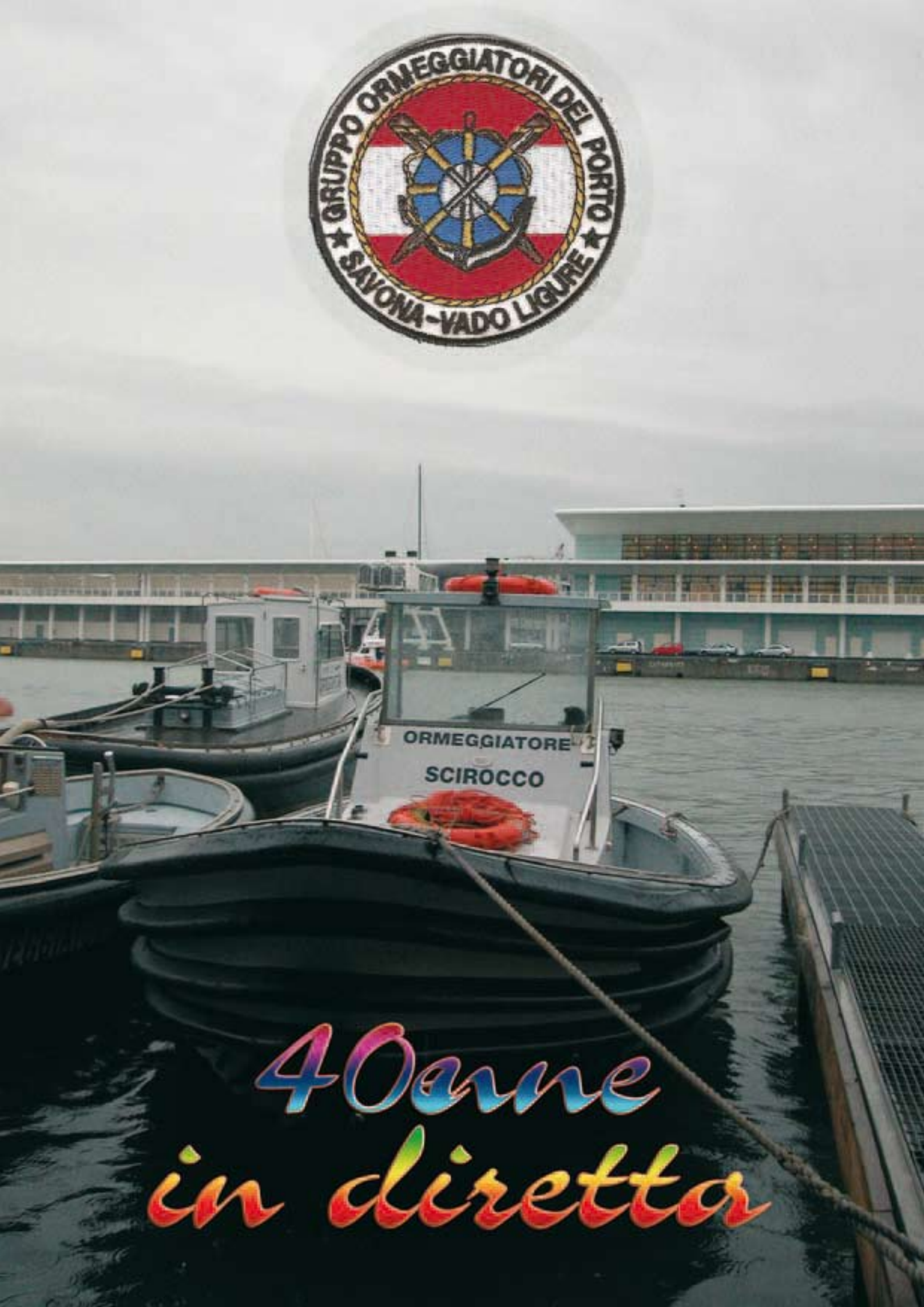
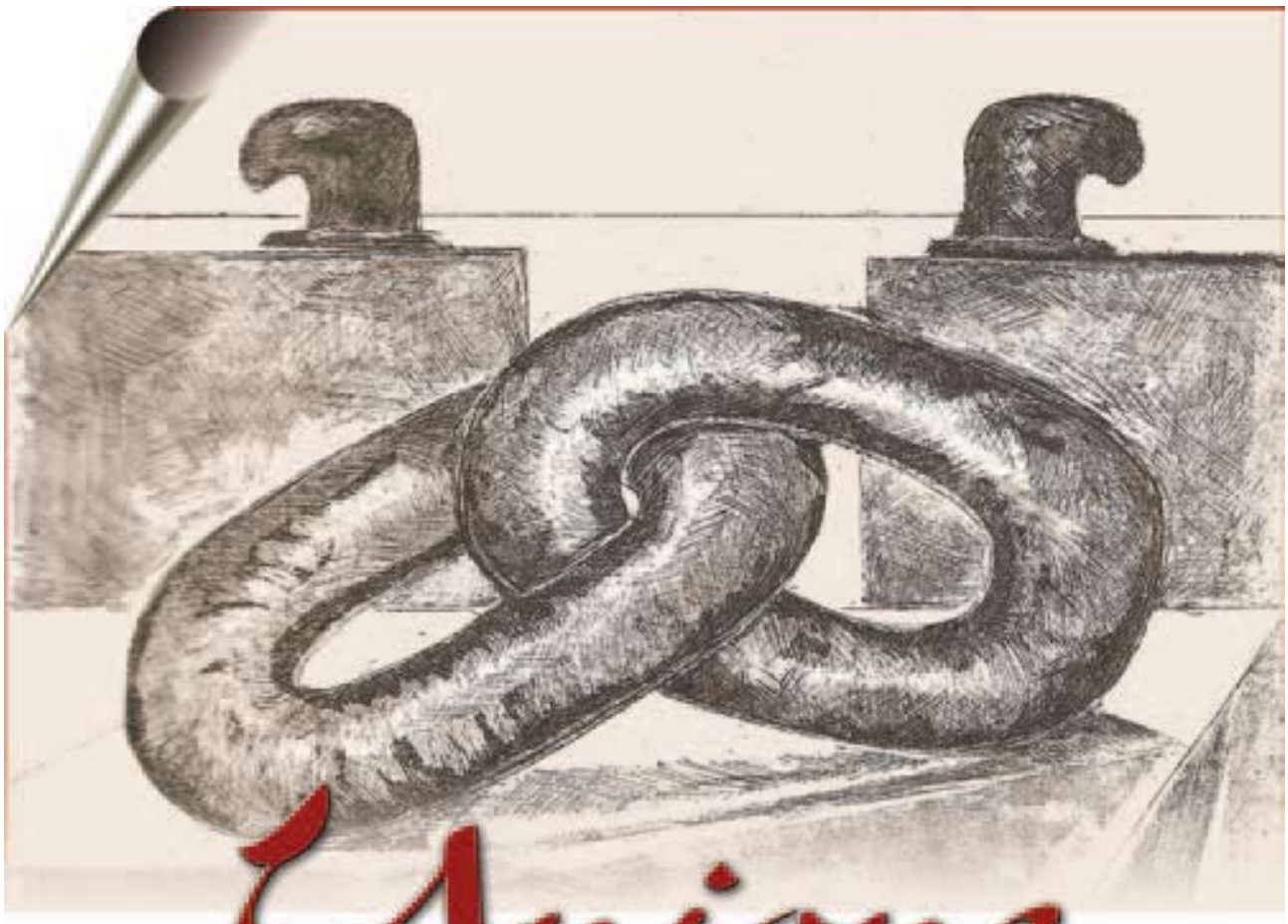
Cronache di gruppo





40anne in diretta



Unione ad arte

1967 – 2007: una ricorrenza incisa ad arte nell'albo d'oro del Gruppo Ormeggiatori attivo nei porti di Savona, Vado Ligure e Imperia. A Spotorno, calato dell'affettuoso abbraccio del microcosmo marittimo - portuale, a fine giugno si è festeggiato il quarantennale del primo esperimento a livello nazionale di fusione tra Gruppi - Savona e Vado Ligure - allo scopo di razionalizzarne i servizi a vantaggio sia dell'organizzazione interna sia per gli interessi generali di porti e naviglio di diretto riferimento, individuata da Walter Morando nella sua artistica incisione preparata per l'anniversario dell'avvenimento. I risultati conseguiti dal sino ad allora inedito passo si sono dimostrati proficui nel tempo a seguire, tanto che in altre aree marittime italiane, condizioni permettendolo e suggerendolo, l'esempio ligure è stato poi seguito, con altrettanto benefiche risultanze.

Il il quarantennale festeggiato a Spotorno è stato segnalato dai mass-media. E ciò dimostra l'attenzione richiamata dalle attività di ormeggiatori e altre componenti tecnico - nautiche nei porti italiani. Forte risalto ne hanno dato le pagine savonesi de 'La Stampa' di martedì 26 giugno. Preciso ed essenziale il 'pezzo' sviluppato da Ivo Pastorino sotto il titolo su 5 colonne: 'I 40 anni del Gruppo ormeggiatori' (occhiello: un forte impegno per la crescita del porto di Savona-Vado;

Walter Morando è nato a Savona nel 1938. Vive e lavora a Savona e Albisola. La sua prima mostra è del 1967, Palazzo Acna Cengio (Savona). Da allora ha esposto in personali e collettive in Italia e all'estero. I maggiori critici si sono interessati del suo lavoro. Nel 1982 è uscita la cartella 'Per la Sardegna', una poesia di Milena Milani e quattro incisioni dell'artista, edizioni Brixia Milano, premio Sa Ferula Cagliari 1982 per la poesia. Nel 1983 ha realizzato la sceneggiatura di un programma sul porto di Savona per Rai-TV3. Nel 1997 Giorgio Segato ha scritto 'Walter Morando fronte del Porto', nei Quaderni dell'arte, Lalli editore, Poggibonsi. Nel 1998 è uscito il volume di Marcello Venturosi "Walter Morando e gli oggetti del mare', Centro internazionale della Grafica di Venezia. Nel 2000 Giorgio di Genova gli ha dedicato le pagg. 626-627 nella Storia dell'Arte Italiana del '900. Generazione anni Trenta, Edizione Bora, Bologna. Nel 2002 Milena Milano ha scritto il poemetto 'Il Porto di Savona', Azzaytuna Edizioni, dedicato alle opere dell'artista. Nel 2003 è stato pubblicato il testo inedito di Guido Seborda 'Il porto di Walter Morando' sulla rivista 'Resine' di Sabatelli Editore, Savona. Nel 2006 Rai Tv, Rete 2 e Rete 4 gli dedicano il servizio 'Le Polene di Walter Morando'.

sottotitolo: Operano anche a Imperia e hanno avuto riconoscimenti giuridici e professionali). Vi si afferma: "Mestiere antico quello degli ormeggiatori, che le moderne tecnologie non hanno certo mandato in soffitta. Lavoro impegnativo, difficile, che richiede anche doti di coraggio quando la barca deve affrontare il mare in burrasca, con il rischio di andare a schiantarsi contro la murata delle grandi navi durante le manovre di attracco ai pontili , o alle boe in mare aperto. Manovre particolarmente difficoltose quando gli ormeggi si tratta di toglierli, il che avviene abitualmente nelle ore notturne.

"Stasera (l'articolo era uscito nella mattina, ndr) i gruppi ormeggiatori di Savona e Vado festeggiano i 40 anni della loro fusione, risalente al 1967 quando gli ormeggiatori operavano ancora con battelli a remi. A vedere lontano e a ottenere i riconoscimenti giuridici e professionali che la categoria merita fu l'allora capogruppo Gerardo Campidonico. Oggi il gruppo di Savona-Vado, affidato al nuovo capogruppo Paolo Scotto e che ha la sede sotto la chiesina di Santa Lucia, opera anche nello scalo di Imperia e fa parte dal luglio 1980, dell'Associazione nazionale professionale dei gruppi ormeggiatori dei porti italiani.

"Alla cena di Spotorno interverranno esponenti delle Capitanerie di porto di Savona, Genova e Imperia e i presidenti nazionale, europeo e mondiale dei gruppi ormeggiatori. Per l'occasione lo scultore savonese Walter Morando, che da sempre s'ispira per le sue opere all'ambiente dei porti, ha preparato un'incisione eseguita con tecnica dell'acquaforte stampata a mano in numero limitato che simboleggia l'unione tra i gruppi ormeggiatori. Due bitte con in primo piano due possenti anelli di catena".





Doppia soddisfazione per gli anziani ormeggiatori presenti al quarantesimo anniversario della fusione da loro voluta dei Gruppi di Savona e Vado Ligure: alla saldezza della loro creatura si aggiunge la serena allegria delle generazioni che hanno raccolto il loro testimone.



Savona, hit parade di crociere





Il porto di Savona in una cartolina degli anni ...anta del '900. Nello specchio acqueo ora di pertinenza di moderne navi crociera un piroscafo sta manovrando, assistito anche da barche di ormeggiatori, la cui sede si scorge in basso a destra della foto, nell'Arenile sottostante la chiesetta di Santa Lucia, di cui uno scorcio nell'immagine a tutta pagina.

Due notizie di cronaca recente. Appena entrato in esercizio, il cruiser 'Costa Serena' arriva per la prima volta al 'Palacrociere' di Savona. E Savona porge il benvenuto a quest'ultimo gioiello di Costa Crociere esponendovi a bordo, per l'intera sosta in porto, due capolavori di arte contemporanea:



'Ritratto di Milena' di Pablo Ricasso (olio su tela, cm. 40x30, vedi qui sopra) e 'Personnages' di Joan Mirò (olio su tela, cm. 68x52), opere entrambe messe a disposizione dalla Fondazione Milani in memoria di Carlo Cardazzo.

Jess Soderberg, partner e presidente del gruppo Ap Moller – Maersk, leader mondiale del trasporto marittimo di linea nel settore container nonché armatore della più grande portacontainer del mondo: la 'Emma Maersk', 177 mila tonnellate di stazza lorda, fino a 13.500 teu di portata (vedi foto qui sotto), visita il terminal di Vado Ligure, per il cui potenziamento la Maersk ha investito in maniera assai rilevante. Accolto dai vertici di Regione, Provincia, Comune e Autorità portuale il leader del gruppo armatoriale è stato aggiornato dell'andamento del progetto di piattaforma multipurpose di Vado, che dal 2012 potrà movimentare 450 mila teu e oltre 700 mila a pieno regime. Crocieristi a Savona, container a Vado Ligure, competizione virtuosa che sostenuta dal prestigio di Costa e di Maersk nonché di altre non marginali correnti di traffico marittimo potrebbe caratterizzare in maniera significativa la portualità del ponente ligure, contando anche sul supporto delle banchine di Imperia. Un fronte portuale dunque rivalutato su direttrici di prolungato respiro, forse oggetto di ulteriore rinvigorimento nell'ambito dei per adesso flebili vagiti della megaregione di discutibile nome




Dado,
un farcito
di teu

ma d'interessante prospettiva che potrebbe alleare la costa ligure al retroterra piemontese.
In questo giro di valzer danza anche il Gruppo ormeggiatori dei porti dell'area occidentale ligure, chiamato a ribadire professionalità e anche lungimiranza. Quella stessa che quaranta anni fa sfoggiarono nel fondere in uno solo i Gruppi di Savona e di Vado Ligure, antesignani di successivi accorpamenti avvenuti nell'ambito della categoria. Lungimiranza e punto di riferimento opportunamente rammentati alla festa del quarantennale dal presidente di Angopi riferiti a medesime azioni riorganizzative, impostate "quando ancora l'Associazione vivacchiava".
Dunque, un plauso a coloro che seppero aprire questo tortuoso cammino, a cominciare dagli allora capigruppo di Vado Ligure Gino Ferrari e di Savona Gerardo Campidonico. Ma un plauso anche agli uomini che vollero accettare la fusione, diversi dei quali presenti al quarantennale: Franco (Biscaro) Balestrino, Sandro Degrandi, Agostino Scotto, padre di Paolo (attuale capogruppo), Giuseppe Siri… "Colleghi ora anziani e tempi che sarebbe quanto meno diseducativo perderne tracce e memoria", ammonisce Cesare Guidi, "perché protagonisti di lotte incredibili, della svolta epocale che trasformò il servizio alle navi al servizio ai porti, dell'anticipazione dei tempi nella prefigurazione pubblicistica della categoria, nel portare avanti la professionalità del nostro lavoro…".
Al plauso sollecitato dal presidente Guidi al quarantennale si sono uniti i colleghi del 'circuito' Angopi: dal presidente delle associazioni mondiale ed europea degli ormeggiatori Marco Mandirola ai capigruppo intervenuti, ai consulenti. Soprattutto, però, il consenso di famiglia è stato suffragato dagli ospiti, della famiglia dei servizi tecnico nautici, come il capo pilota Luigi Carlini, o responsabili di alto profilo dell'utenza: ad esempio, Adriano Gambetta della Boe Sarpom e Angelo Ghigliari della Costa Crociere... E in particolare, prendendo brevemente la parola, il presidente dell'Autorità portuale di Savona Rino Canavese, soddisfatto delle risposte portuali – di Savona e più ancora di Vado Ligure, con il suo vitaminico farcito di container – soprattutto in chiave di stabile occupazione giovanile. In ciò raccogliendo conferme dal sindaco Carlo Giacobbe, impegnato nel miglioramento ambientale del comprensorio vadese. Mentre per le migliorie delle condizioni umane continua a operare il novantenne don Mario Genta con la sua Stella Maris dedicata alla gente di mare.
Gente di mare, ma in divisa, che ha affiancato gli ormeggiatori nella loro festosa ricorrenza. L'ammiraglio Raimondo Pollastrini intendeva essere della partita, ma impegni relativi alla sua nomina al vertice del Corpo delle Capitanerie di Porto lo hanno costretto a Roma. Ha voluto però farsi udire con un suo messaggio.
Gradite assai le presenze del Direttore marittimo della Liguria e comandante della Capitaneria di porto di Genova ammiraglio ispettore (CP) Ferdinando Lolli che ha evidenzato il proprio Dna portuale. Dna composto da esperienze comprendenti sia incappellamenti di cavi alle bitte sia delle conseguenze di loro rotture, o del conoscere il sollievo di un buon ormeggio dopo navigazioni nel mare in tempesta. Poi, il comandante della Capitaneria di Savona, capitano di vascello (CP) Maurizio Caccialino e il suo vice Giuseppe Romano; il comandante in seconda di Imperia, e quello di Genova, accompagnato dal comandante della Tecnica.
Degli uomini in divisa, un discorso a parte richiede l'ammiraglio Leonardo Fontana, già comandante della Capitaneria di porto di Savona e anni dopo di di quella di Genova. Ora a riposo, quaranta anni addietro fu l'interlocutore degli ormeggiatori savonesi e di Vado intenzionati a fondere i rispettivi Gruppi. Nel suo breve intervento al quarantennale che arruolò anche lui tra i diretti protagonisti, anzi il più autorevole di tutti, l'ammiraglio Fontana ha ricordato i motivi che portarono alla unificazione. Concludendo con una costatazione. Che "della spinta che allora portò alla fusione rimane ancora lo stesso spirito".



L'ammiraglio Leonardo Fontana, ora in pensione, ma 40 anni fa titolare della Capitaneria di porto di Savona, racconta gli avvenimenti che portarono alla fusione dei Gruppi ormeggiatori a lui sottoposti. Attenti ai suoi ricordi di protagonista sono (da sin.) l'attuale capogruppo Paolo Scotto, l'attuale comandante del Porto di Savona Maurizio Caccialino, il consulente dell'Angopi per organizzazioni aziendali Luigi Barba.





Pillole conviviali

Una riunione conviviale scivolata sulle vellutate atmosfere del rispetto e dell'amicizia. Una serata di spensierata gioiosità e priva di formalità nonostante la presenza di diverse personalità di rilievo. Perciò, anche le espressioni di plauso, di congratulazioni, o di seplici informative sono state ridotte all'essenziale. Le foto in alto si riferiscono agli interventi del sindaco di Vado Ligure e del presidente dell'Autorità portuale di Savona. Qui di lato, l'Autorità marittima di Savona porge il suo saluto e legge quello inviato dal comandante generale del Corpo (mentre il capogruppo di Savona attende di consegnare uno dei quadri - bacheca di nodi, confezionati dalle abili dita dell'ormeggiatore in pensione Giuseppe Siri e offerti ad alcuni ospiti di forte rilievo). Come accennato, la serata è snodata tra conversazioni, ovviamente assai frizzanti nelle 'enclave' dei giovani ormeggiatori, più pacate, ma mai tediose, tra i colleghi più avanti negli anni e tra gli anziani della categoria. In particolare, infine, è da rilevare l'efficacia dei contatti dei dirigenti della categoria con i rappresentanti dell'utenza, improntati, come mostrano le foto in basso, in una gratificante cordialità.















Operativo da Savona a Imperia, è il Gruppo più esteso d'Italia

Una cartella dedicata al quarantennale della fusione degli ormeggiatori di Savona e dei colleghi di Vado Ligure in un unico Gruppo Ormeggiatori del Porto di Savona e della rada di Vado Ligure, poi in anni recenti divenuto Gruppo Ormeggiatori del Porto di Savona, Vado Ligure e Imperia. La cartella è stata consegnata a ognuno dei partecipanti alla serata conviviale organizzata dal Gruppo per festeggiare la ricorrenza. Ciascuna cartella conteneva una incisione dell'artista savonese Walter Morando, eseguita con la tecnica dell'acquaforte / acquatinta e stampata a mano con i torchi a stella del 'Corno da Nebbia' . Eseguita in 60 esemplari numerati e firmati dall'artista, l'incisione è intitolata: "L'Unione", simbolo di 40 anni di lavoro in mare e di solidale collaborazione.

Corredata da fotografie d'epoca e attuali del Gruppo e delle sue componenti lavorative la cartella contiene anche un breve profilo cronologico della sua formazione e sviluppo. Vi si legge:

Il Gruppo Ormeggiatori del Porto di Savona e della Rada di Vado Ligure era già presente ai primi del '900, in entrambi i porti, non sotto forma di Gruppo, ma come insieme di marinai in attesa di imbarco che, su richiesta delle navi o velieri di allora, con le loro barche a remi armate di quattro o più marinai, provvedevano a guidarli agli ormeggi portuali.

Attorno agli anni '30 a Savona nasce la Cooperativa tra Marinai "Leon Pancaldo", la stessa che più tardi, attorno agli anni '50, diventerà "Gruppo Ormeggiatori del Porto di Savona" e sarà regolamentato da specifiche ordinanze di servizio emesse dal Capo del Compartimento Marittimo e Comandante del Porto. Nel Porto di Vado Ligure, nel 1930, viene costituita la "Cooperativa Sabatia" che riunisce i marinai che effettuavano l'attività di ormeggio nel porto e nella rada di Vado Ligure.

Nell'aprile del 1967 il Gruppo Ormeggiatori di Savona e il Gruppo Ormeggiatori di Vado Ligue vengono fusi in un unico gruppo così denominato: "Gruppo Ormeggiatori del Porto di Savona e della Rada di Vado Ligure, composto da 23 membri effettivi iscritti nell'apposito Registro, tenuto dall'Autorità Marittima.

Il primo Luglio 1992, a seguito dello scioglimento del Gruppo Ormeggiatori del Porto di Imperia, i cui membri vengono assorbiti in organico a Savona, il servizio viene esteso anche al Porto di Oneglia e a quello di Porto Maurizio (dunque, Gruppo operativo in 4 porti, ossia su un fronte di oltre 60 km., il più esteso d'Italia).

Il Gruppo svolge il servizio di ormeggio, disormeggio e movimentazione navi nell'ambito del Porto di Savona, della Rada di Vado Ligure, del Porto di Oneglia ed in quello di Porto Maurizio, secondo quanto indicato nell'ordinanza della Capitaneria di Porto di Savona in merito all'esecuzione del servizio.

Da novembre 1997 il Gruppo applica un Sistema di Gestione Aziendale certificato, in origine conforme alla norma UNI EN ISO 9002/1994 ed in seguito aggiornato con la Norma Internazionale di riferimento UNI EN ISO 9001/2000.

Infine, il 2 dicembre 2004 il Gruppo, in seguito alla riforma del Diritto Societario, è stato trasformato in una Società Cooperativa per Azioni.

Il racconto dei 'Capi' Campidonico e Scotto

Sprazzi di storia nel libro di Gruppo



Un efficace 'duetto' per raccontare il passato e il presente del Gruppo Ormeggiatori di Savona - Vado Ligure nella serata conviviale organizzata il 26 giugno a Bergeggi per festeggiare il quarantesimo anniversario della fusione di due entità tecnico - nautiche sino ad allora separate. Color seppia la prima e di tonalità rutilante la seconda, le due immagini del Gruppo - ma anche quelle più articolate dell'intera categoria circoscritta nell'Angopi - sono state tratteggiate dall'ex Capo Gruppo Gerardo Campidonico, firma savonese della fusione del 1967 nonché ex leader di Angopi, e da Paolo Scotto, che quattro decenni dopo ne avrebbe raccolto l'eredità direttiva.

Ringraziando per la presenza e soprattutto per l'attenzione mostrata da autorità e colleghi intervenuti alla manifestazione Campidonico e Scotto hanno ribadito il concetto che, muovendosi e ispirandosi all'interesse economico generale dell'azienda portuale, il trafelato passato della categoria degli ormeggiatori ha permesso di costruire un solido presente, sulle cui fondamenta si dovrà erigere un futuro ancora più saldo. Ovvero, il sacrosanto dovere di difendere con unghie e denti il ruolo conquistato dalla categoria in forza di una sempre più stretta collaborazione con le autorità e con tutto il sistema dei servizi tecnico - nautici per garantire l'eccellenza dei servizi commerciali e la salvaguardia della sicurezza portuale.

Il 'Come eravamo?' illustrato nella serata del quarantennale prende avvio dal fatto che, sulla base degli articoli n° 62, 113, 116 del Codice della navigazione marittima, nel dopoguerra fu approvato il relativo Regolamento di Esecuzione al medesimo Codice con D.P.R. 15/02/1952 n° 328. E che in base a ciò nel distretto savonese l'Autorità marittima preposta dette subito seguito allo scioglimento delle due cooperative autorizzate all'espletamento del servizio di ormeggio nel porto di Savona e nella rada di Vago Ligure e rispondendo alla nuova normativa nazionale costituì due gruppi ormeggiatori distinti e separati: il gruppo ormeggiatori del porto di Savona; il gruppo ormeggiatori della rada di Vado ligure

Fino agli inizi degli anni 60, i due gruppi operavano ancora con i battelli di ormeggio a remi, determinando molto affaticamento nell'esecuzione del servizio. Era necessaria soprattutto molta perizia marinaresca, anche per assicurare la propria sicurezza sul lavoro. Questa condizione professionale necessitava molto di più per il gruppo di Vado Ligure chiamato ad operare a mare aperto, ai pontili dei costieri petroliferi, con navi cisterna di piccolo e grande tonnellaggio, con carichi pericolosi, su accosti di campi boe, briccole o pali, su terminali per navi con carichi secchi alla rinfusa, di grosse stazze. Terminate le operazioni di sbarco o imbarco per le navi cisterna c'era l'obbligo, tuttora in vigore, di lasciare il più presto possibile la zona dell'ormeggio per ragioni di sicurezza dell'accosto; operazioni di disormeggio a volte eseguite in ore notturne e/o in condizioni meteo marine avverse.

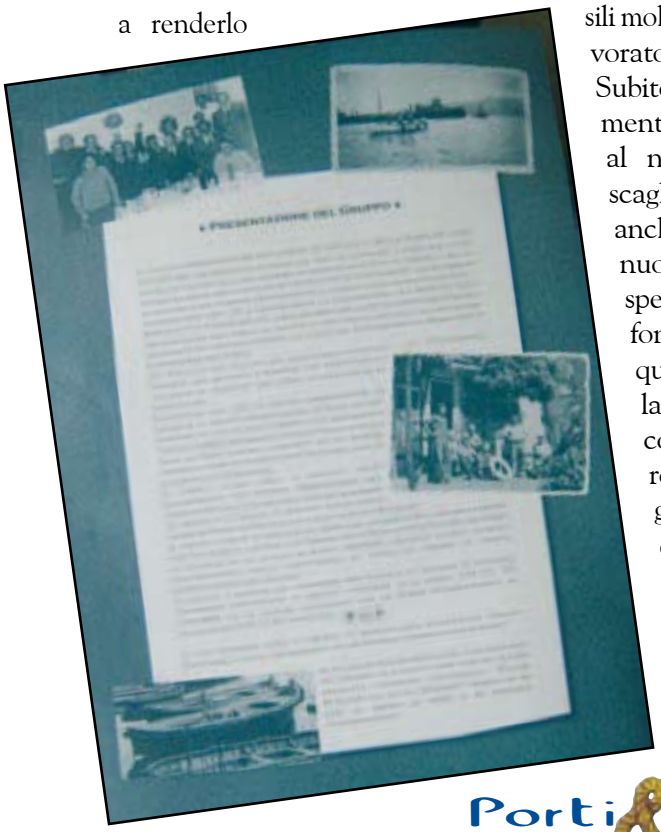
A queste brevi riflessioni storiche professionali va aggiunta la rilevante discriminazione di precarietà contro il





Nelle immagini: foto-ricordo degli ormeggiatori alla cerimonia di fusione dei Gruppi di Savona e di Vado L. e, qui sopra, alcuni di loro ai festeggiamenti del quarantennale a Bergeggi.

servizio di ormeggio, disormeggio e movimento del gruppo ormeggiatori, istituito per la salvaguardia della sicurezza delle operazioni di approdo delle navi, le quali paradossalmente non erano obbligate ad avvalersi dell'opera fornita dai gruppi ormeggiatori appositamente istituiti a livello nazionale. Infatti, fu un servizio facoltativo fino al 1963 e fu l'allora Ministro della Marina Mercantile On.le Natali a renderlo obbligatorio con una Circolare ministeriale inviata a tutte le Autorità Marittime. Circolare che raccomandava di modificare i Regolamenti costitutivi dei gruppi ormeggiatori e di obbligare tutte le navi con una stazza lorda superiore a 501 Tsl di avvalersi del personale qualificato dei gruppi ormeggiatori, già costituiti a salvaguardia della sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, nelle acque e negli ambiti portuali nazionali.



Inoltre, le ripartizioni dei proventi tariffari dei gruppi determinavano compensi salariali pro-capite mensili molto al di sotto degli altri lavoratori del settore industriale. Subito fu avviato un adeguamento tariffario proporzionato al nuovo tonnellaggio, con scaglioni nuovi delle navi. Fu anche subito costituita una nuova aliquota addizionale specifica, destinata ad un fondo mezzi nautici per l'acquisto, l'ammortamento e la manutenzione di un parco di mezzi nautici a motore adeguati alle nuove esigenze del traffico, dotando così tutti i gruppi su scala nazionale, per una effettiva funzionalità ed efficienza, di un servizio reso, sempre più in sicurezza.

Passi impegnativi negli anni di sviluppo

Quattro eventi per darci più vigore

Come siamo oggi? E quali sono stati gli eventi determinanti e strutturali, perché oggi possiamo rispondere positivamente a questo interrogativo? Innanzi tutto perché è il risultato di circa mezzo secolo di crescita economica, industriale, di evoluzione tecnologica che ha investito anche il trasporto marittimo mondiale e la portualità, fino alla trasformazione del nostro Paese in uno tra gli otto paesi più avanzati e industrializzati al mondo. Per quanto riguarda specificatamente il nostro settore cercherò di riportare alcuni brevi cenni, i più significativi, nel tentativo di poter dimostrare che, come gente di mare, anche noi abbiamo cercato di fare la nostra parte anteponendo il senso del dovere davanti ai propri diritti. C'eravamo ieri e ci siamo ancora oggi; siamo certi che siamo molti più di prima, attrezzati per i tempi che corrono, al servizio del porto, nell'interesse generale, ma soprattutto per rendere il porto un rifugio sempre più sicuro per tutti i naviganti.

Quattro, a parere di Campidonico e Scotto, sono state le tappe fondamentali ascritte allo sviluppo del Gruppo ormeggiatori di Savona - Vado Ligure (da luglio '92 comprendente anche il porto di Imperia) nonché dell'intera categoria che da que-



Nelle foto di queste pagine: qui a lato, l'attuale capogruppo Paolo Scotto e, a destra, l'ex Gerardo Campidonico, con la sua proverbiale verve, raccontano le vicende del Gruppo. Nelle immagini sovrapposte in basso, Paolo Scotto offre un quadro - bacheca di nodi al Direttore marittimo della Liguria, ammiraglio (CP) Ferdinando Lolli; di fianco, Gerardo Campidonico, ex presidente Angopi, Cesare Guidi, succedutogli al vertice associativo, Marco Mandirola, presidente dell'associazione mondiale degli ormeggiatori nonché di quella europea.

sta prima fusione trasse preziosa esperienza.

PRIMA TAPPA. Il Comandante della Tecnica di allora, Leonardo Fontana della Capitaneria di Porto di Savona - Vado Ligure, propose e poi realizzò una concreta razionalizzazione dei due gruppi ormeggiatori, unificandoli in un unico organismo. In seguito emanò il nuovo regolamento concordato dì fusione dei due gruppi: il "Regolamento di servizio di ormeggio, disormeggio e movimento delle navi nel porto di Savona e nella rada di Vado Ligure", approvato con Ordinanza n° 10 del 18 giugno 1967. La fusione tra i gruppi fu un evento storico, rivelatosi oggi il primo atto positivo per tutti i lavoratori ormeggiatori, propedeutico agli eventi sfociati poi negli anni '90 con profonde trasformazioni razionali alla nuova portualità. All'unanimità approvammo la costruzione di una nuova motobarca, battezzata con il nome di «Uniun» in ligure, di adeguata potenza per gli accosti di grandi super-tank previsti al campo boe Sarpom di Vado Ligure.

SECONDA TAPPA. Voltammo definitivamente pagina il 10 luglio 1980 con la costituzione a Roma della nostra Associazione Professionale Nazionale dei Gruppi Ormeggiatori dei Porti Italiani (A.N.G.O.P.I.). Promotore e artefice fu il primo Presidente, ormeggiatore genovese, Dario Dondero, con il Segretario incaricato dalla FILP-CGIL Augusto Lombardozzi, animati da una cultura associativa unitaria che ci trovò tutti uniti (Cgil, Cisl e Uil) precursori coraggiosi del nostro cambiamento strategico - politico, rivelatosi estremamente positivo, perché oggi possiamo dire che ha pagato.

TERZA TAPPA. Il 9 gennaio 1989, con l'emanazione dei Decreti del Ministro dei Trasporti Prandini. Tali decreti determinarono nei porti italiani una ristrutturazione rivoluzionaria, che chiuse con un certo ritardo un'epoca iniziata nel dopoguerra e che poi sfociò nella legge di Riforma del 28 gennaio 1994 n° 84, la quale ha salvaguardato le Competenze dell'Autorità Marittima sulla disciplina dei servizi tecnico – nautici, con l'articolo 14 e successive modificazioni e integrazioni, fino all'integrazione dell'1-bis (cfr: Art.1 Legge 30 giugno 2000 n.186).

QUARTA TAPPA. Il 10 ottobre 1990, fu emanata la legge n° 287, di cui all'art. 9 comma 1, prevedeva il diritto soggettivamente perfetto che le imprese si potessero autoprodurre beni e servizi autonomamente. Nel 1992, una compagnia marittima francese chiese all'Autorità Marittima di Genova di autoprodursi il servizio di ormeggio con il suo personale qualificato, alla biglietteria; richiesta ripetuta in seguito per le sue navi che scalavano alla Spezia. Ma fummo fortunati, perché incontrammo dei professionisti estremamente validi nelle persone di due Insigni professori del diritto internazionale e della navigazione dell'Università di Genova: Sergio M. Carbone e Francesco Munari (con altrettanta fortuna in-





contrammo anche il consulente del lavoro dell'ANGOPI dottor Luigi Barba, da ringraziare per la sua opera di trasformazione della gestione interna dei gruppi in "Impresa", nonché il dottor Osvaldo Binello, di cui la fattiva collaborazione per l'applicazione della formula matematica dei piloti nazionali per la razionalizzazione delle tariffe dei gruppi).

La compagnia francese era assistita da avvocati a quel tempo particolarmente ringalluzziti per aver vinto una causa contro la Compagnia Unica Lavoratori Portuali di Genova. Controbattere a tutte le azioni improprie fu per noi un ingente impiego di risorse economiche ed umane. La sequenza delle cause sull'autoproduzione si è prolungata dalla Sicilia per i barcaioli agli organismi europei del Lussemburgo. Le abbiamo vinte tutte. E anche il parere richiesto dal Ministero al Consiglio di Stato il 30 agosto 1996 si pronunciò con specifico parere contrario sull'autoproduzione per il servizio di ormeggio disciplinato dagli artt.208-214 del Regolamento C.N.

Ma la pietra miliare di tutte la cause vinte sulla ormai famigerata autoproduzione fu la Sentenza della Corte di Giustizia delle Comunità Europee del 18 giugno 1998. La Corte riconobbe, infatti, che il monopolio legale, anche se costituisce un ostacolo alla libera prestazione dei servizi di trasporto marittimo, è giustificato da considerazioni di pubblica sicurezza ai sensi dell'art. 56 del trattato CE. E così fu fino alla Sentenza definitiva sul diritto contrario all'autoproduzione della Corte Suprema di Cassazione del 24 gennaio 2002 (Ric. II 29/05/02).

Quanto sopra è stato estremamente positivo e rilevante perché in tutti questi anni ha contribuito ad affermare una vera e propria cultura della sicurezza della navigazione.





Capitanerie a tutela dell'ambiente mare

GENOVA E SAVONA ALLA RIBALTA PER I CETACEI E PER LA NUOVA AREA PROTETTA DI BERGEGGI

Amicizie nel Santuario

Assegnato al Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto - Guardia Costiera il "P*remio ad un amico dei cetacei",* giunto alla V edizione, svolta il 7 luglio a Camogli. Il riconoscimento è stato assegnato al Corpo per l'attività profusa nella salvaguardia del Santuario dei cetacei e più in generale a tutela della flora e fauna marina, per l'azione contro l'uso di reti derivanti e per "Mare Sicuro", in prevenzione d'incidenti nautici. Il premio è stato ritirato dall'ammiraglio ispettore (CP) Ferdinando Lolli, Direttore Marittimo della Liguria e Comandante della Capitaneria di Porto di Genova.



Il Sindaco di Camogli Giuseppe Maggioni consegna il premio all'ammiraglio Lolli

Barometro decisamente puntato su atmosfere gradevoli lungo il tavolo delle personalità aggregate agli ormeggiatori dei porti di Savona e di Vado nei festeggiamenti per il quarantennale della loro fusione. In particolare, sono stati gli uomini delle Capitanerie di porto - Guardia costiera ad abbinare le soddisfazioni istituzionali alle piacevolezze ricavate dalla serata conviviale trascorsa assieme ad una eterogenea 'ciurma' di uomini di mare. Ed è di forte rilevanza - in questi tempi di diffusi attentati al territorio - che tanto i riconoscimenti quanto i nuovi affidamenti riguardino la salvaguardia dei delicati equilibri ambiantali affidati alle attenzioni del Corpo.

Come riportato qui di fianco, pochi giorni prima della manifestazione di Bergeggi degli ormeggiatori l'ammiraglio Ferdinando Lolli aveva ritirato per conto del Comando generale un riconoscimento di Legambiente assai appropriato ai compiti svolti da Capitanerie - Guardia costiera.



Sempre di sapore ambientale era ciò che stava per raggiungere il titolare della Capitaneria di Savona, capitano di vascello (CP) Maurizio Caccialino (a ds. nella foto a lato, con l'amm. Lolli). Per il comandante del porto di Savona si andava confezionando la notizia che sulla Gazzetta Ufficiale presto sarebbe apparsa l'istituzione della prima area marina protetta del Ponente ligure, con epicentro, a salvaguardia integrale, nelle acque circostanti l'isola di Bergeggi e in parte della costa, affiancato da due ulteriori fasce marine di decrescente protezione ambientale.

Tanto la zona a protezione totale quanto la coppia dei suoi satelliti sono il terminale di un iter proluntatosi per 4 - 5 anni. Finalmente concluso il percorso burocratico il ministero dell'Ambiente affida ora alla Capitaneria - Guardia costiera di Savona il compito di farne rispettare le prescrizioni di disciplina ambientale.E ciò pur in presenza delle industrie sia turistica sia della pesca, verso i cui interessi tutto sommato si rivolgono le azioni di controllo. Una vigilanza che - ricorda il comandante Caccialino - già era stata attuata per prevenire abusi e tutelare sicurezza, soprattutto nel tratto di mare tra costa e isola. E che ora procederà su precise direttive.

Il comandante del porto di Savona rivendica con fierezza la delicata natura dei compiti affidati ai suoi uomini e ai suoi mezzi. Che comprendono un gommone motorizzato da due 90 cv. e un'auto a combustione ibrida tempo fa entrambi inviate da Min-Ambiente per le nuove funzioni. Auto ibrida che se certo non potrà operare nell'isola di Bergeggi né lungo il bagnasciuga litoraneo, potrà rivelare la sua ecologica prestanza in azioni dettate da eventuali esigenze richieste dalla "bella squadra, comprendente le entità provinciali, che qui a Savona si è riusciti a organizzare, alla quale ho la fortuna di partecipare

MESSAGGIO DEL NUOVO COMANDANTE GENERALE DEL CORPO DELLE CAPITANERIE DI PORTO RAIMONDO POLLASTRINI





Savona nel cuore dell'Ammiraglio

Ci teneva a partecipare alla festa del quarantennale della fusione dei Gruppi ormeggiatori del porto Savona e del porto di Vado Ligure. Senonché, proprio in quel periodo, all'ammiraglio (CP) Raimondo Pollastrini è 'capitato' di essere nominato Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. E così ha dovuto rinunciare al piacere di salutare vecchi amici, conosciuti nel porto ligure, che fu tappa di rilievo della sua carriera approdata il massimo livello.

Non ha però mancato di inviare un pensiero rivolto agli ormeggiatori di Savona, Vado Ligure e Imperia tramite il loro capogruppo. Scrive l'Ammiraglio Pollastrini: *"Caro Presidente, nel ringraziarLa per il gradito invito alla cena di celebrazione del 40° Anniversario del Gruppo Ormeggiatori del Porto di Savona, Vado e Imperia sono spiacente di comunicarLe che, a causa di precedenti impegni istituzionali già peraltro confermati, non potrò essere presente.*

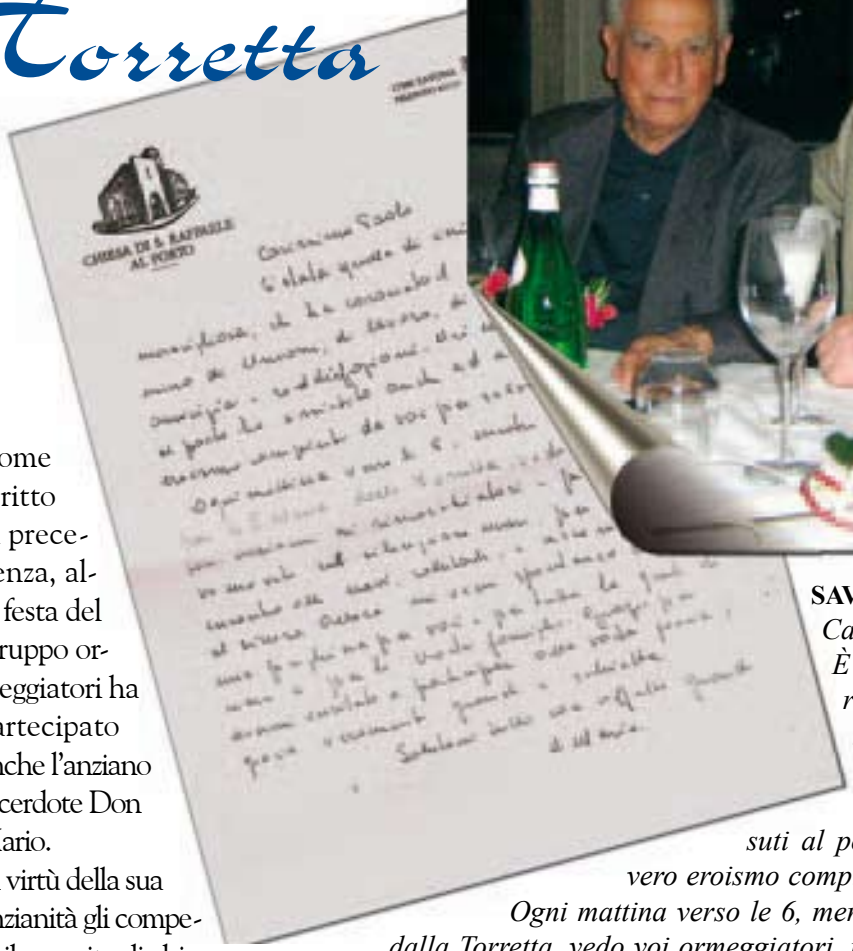
Colgo l'occasione per formulare a Lei e a tuttiu gli Ormeggiatori del Gruppo i miei più fervidi auguri. Porterò sempre nel cuore Savona e i suoi operatori portuali. Con i saluti più affettuosi.

Amm. Isp. (CP) Raimondo Pollastrini

Sguardi dalla Torretta



Don Mario a tavola con il capogruppo degli ormeggiatori della Spezia Saro Albergo



Come scritto in precedenza, alla festa del Gruppo ormeggiatori ha partecipato anche l'anziano sacerdote Don Mario.
In virtù della sua anzianità gli compete il compito di chiudere i festeggiamenti con la lettera inviata ai suoi carissimi ormeggiatori.

SAVONA, 27 - 5 - 2007

Carissimo Paolo

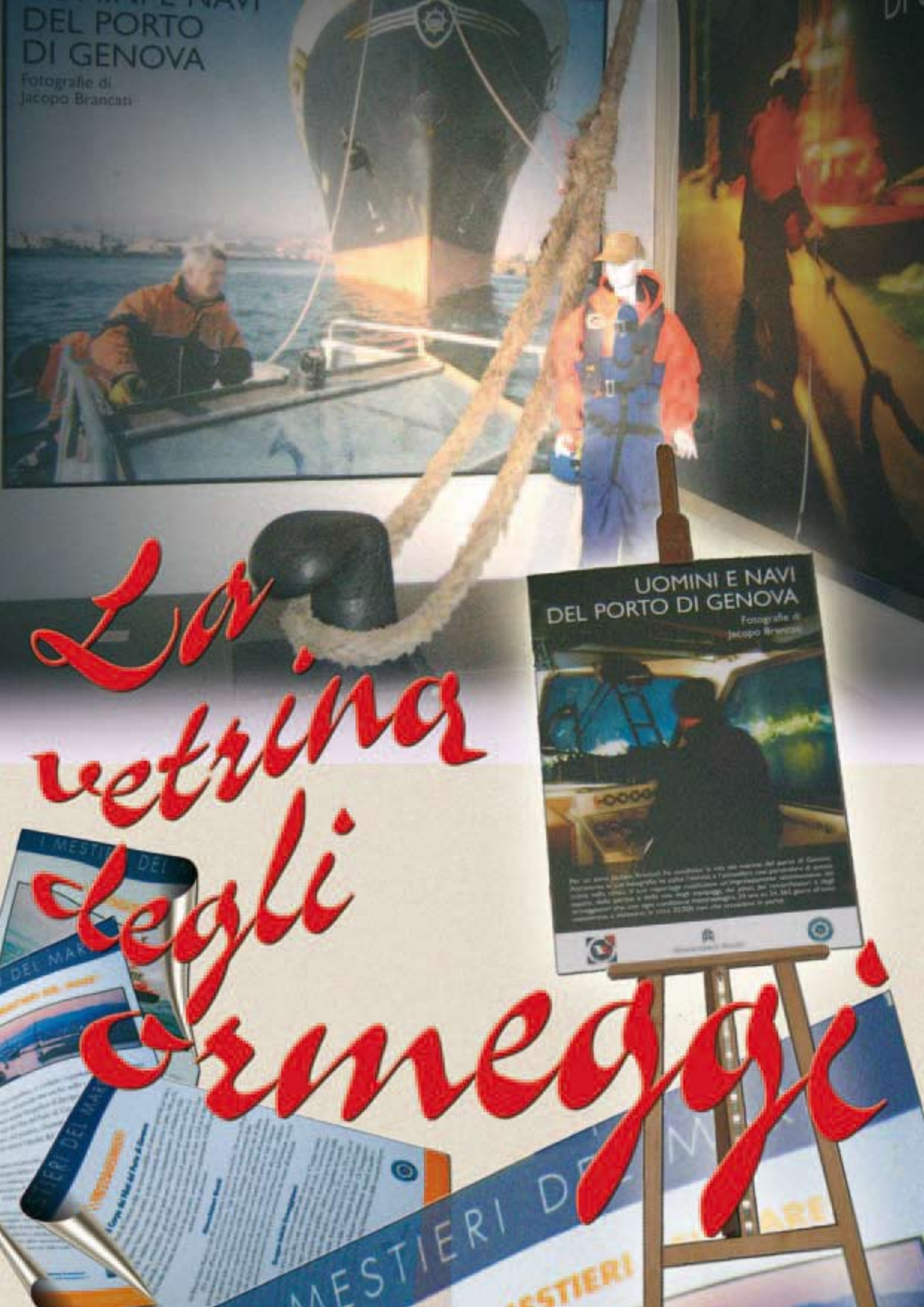
È stata quella di ieri una serata meravigliosa, che ha coronato il vostro lungo cammino di Unione, di lavoro, di sacrifici, di amicizia e soddisfazioni. Nei miei anni vissuti al porto ho assistito anche ad atti di vero eroismo compiuti da voi per salvare vite umane.

Ogni mattina verso le 6, mentre vado a celebrare al S. Messa, dalla Torretta, vedo voi ormeggiatori, insieme ai rimorchiatori e pilotine che vi muovete sul silenzioso mare per andare incontro alle navi, salutarle e accompagnarle al sicuro.Allora mi viene spontaneo di recitare una preghiera per voi e per tutta la gente di mare e per le vostre famiglie.

Grazie per avermi invitato a partecipare alla vostra gioia, gioia veramente grande e schietta Salutami tutti con affetto grande. *d. Mario*



In attesa del prossimo quarantennale


UOMINI E NAVI
DEL PORTO
DI GENOVA
Fotografie di
Jacopo Brancati
UOMINI E NAVI
DEL PORTO DI GENOVA
Fotografie di
Jacopo Brancati
La vetrina degli omaggi



Gli uomini dei porti

Per un anno ha condiviso la vita dei martinai del porto di Genova. Così recita il depliant che illustra la mostra fotografica 'Uomini e navi del porto di Genova', aperta nella Saletta dell'arte del Galata Museo del Mare, punto di riferimento degli argomenti marinari del capoluogo ligure. Il personaggio che, armato di obiettivi fotografici, ha dedicato così tanto tempo ai servizi tecnico nautici di Genova è Jacopo Brancati, 41enne, genovese di nascita, ma residente in Francia, cultore del mondo marittimo-portuale (tra i programmi futuri un reportage invernale sui piloti finlandesi, seguito da scatti in un porto mediterraneo). Il suo reportage di Genova costituisce un'impressionante testimonianza del sapere, della perizia e della vita degli equipaggi, dei piloti, dei rimorchiatori e degli ormeggiatori che, con ogni condizione meteorologica, manovrano e assistono le circa 20.000 navi che accostano in porto. I pannelli fotografici esposti nella Saletta dell'arte del Galata e il ricco catalogo dedicano ampio spazio agli ormeggiatori di Genova. Oltre a materiale ripreso negli spazi espositivi, qui si riproducono i lavori di Brancati, non soltanto in omaggio alla sua perizia professionale, ma soprattutto per rendere evidente la passione che lo ha portato a trascorrere una moltitudine di ore presso il Gruppo e tra gli uomini che lo formano per scavare nel profondo della loro professione e carpirne l'essenza più segreta.

Da perfetto professionista.





portfolio diurno





portfolio notturno











le didascalie delle foto

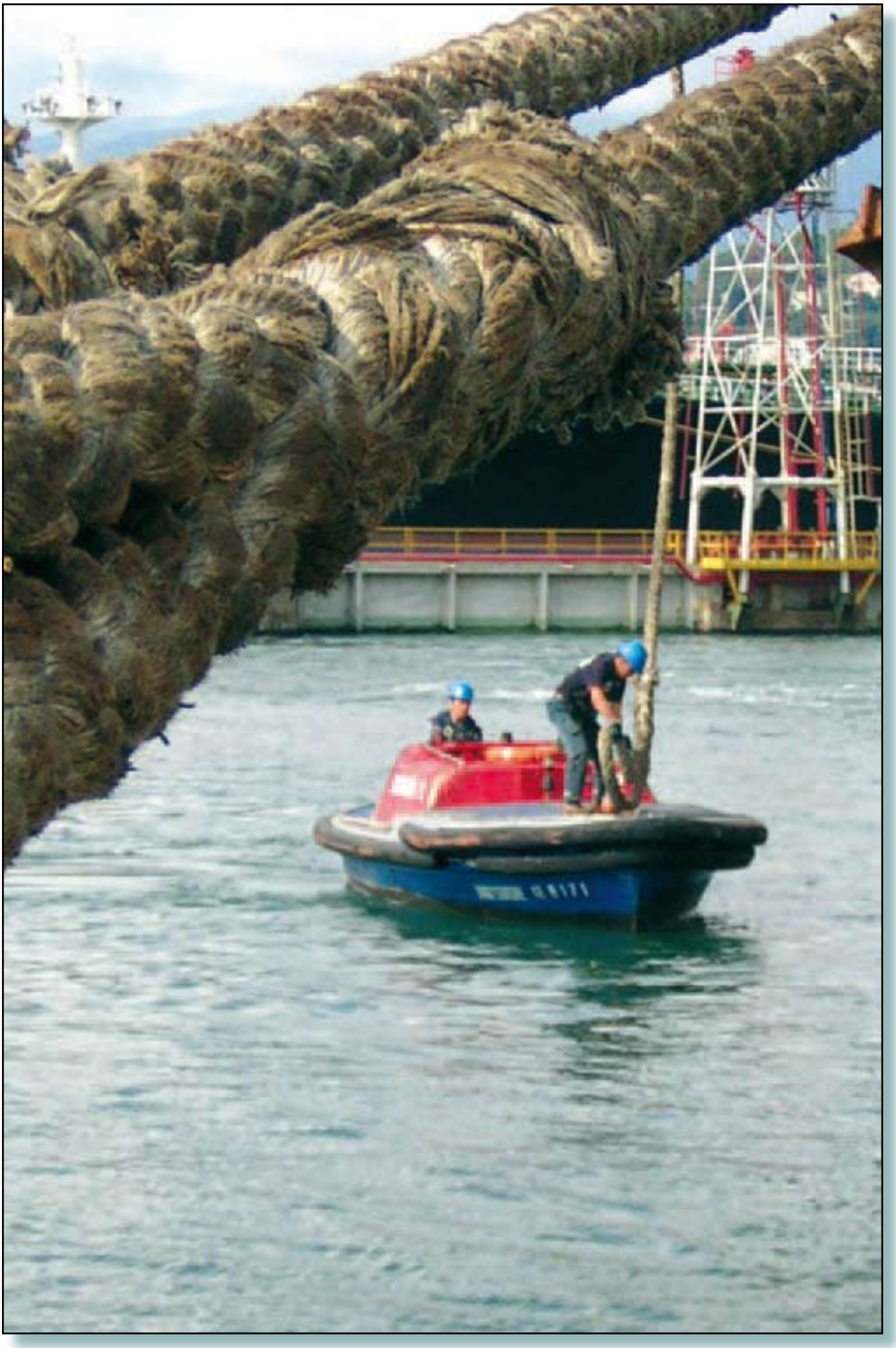




PAG. 3 (dall'alto da sin. in senso orario): *(1)* La comunicazione fra i servizi tecnico nautici è indispensabile per la buona riuscita delle operazioni. Il linguaggio dei segni è complementare all'uso della radio. *(2)* Il primo legame con la terra è la sagola alla quale è legato il cavo d'ormeggio *(3)* La prua del cargo incombe sugli uomini che sembrano essere grandi come formiche *(4)* Terminal Frutta. L'ormeggiatore afferra il cavo per l'ormeggio della nave *(5)* Sul 'gozzo' degli ormeggiatori poco prima della manovra. **PAG. 4** (dall'alto da sin. in senso orario): *(1)* A pranzo dagli ormeggiatori. Il Gruppo Antichi Ormeggiatori è stato fondato nel 1473 *(2)* '...se senti un toc, toc, toc gambe in spalla e corri, quel rumore vuole dire che il cavo si sta per strappare!' *(3)* Alaggio di un grosso porta-contenitori. Gli sforzi degli uomini a terra sono uniti alla potenza dei notori del rimorchiatore per terminare la manovra d'ormeggio. *(4)* Accordi per una manovra con l'equipaggio di un rimorchiatore *(5)* In navigazione notturna verso il VTE sul motoscafo degli ormeggiatori. **PAG. 5** dall'alto da sin. in senso orario): *(1 e 2)* Ormeggio del cavo. In questo universo metallico e ostile gli uomini devono concentrarsi sulle loro azioni e badare alla loro sicurezza *(3 e 4)* L'ormeggio è terminato. L'imponente massa della nave offre una grande resistenza al vento che può soffiare a 30 nodi. Tutti i cavi sono stati ben tesi.







Genova, operazioni navali & autoaffondante Tall Ship's 2007

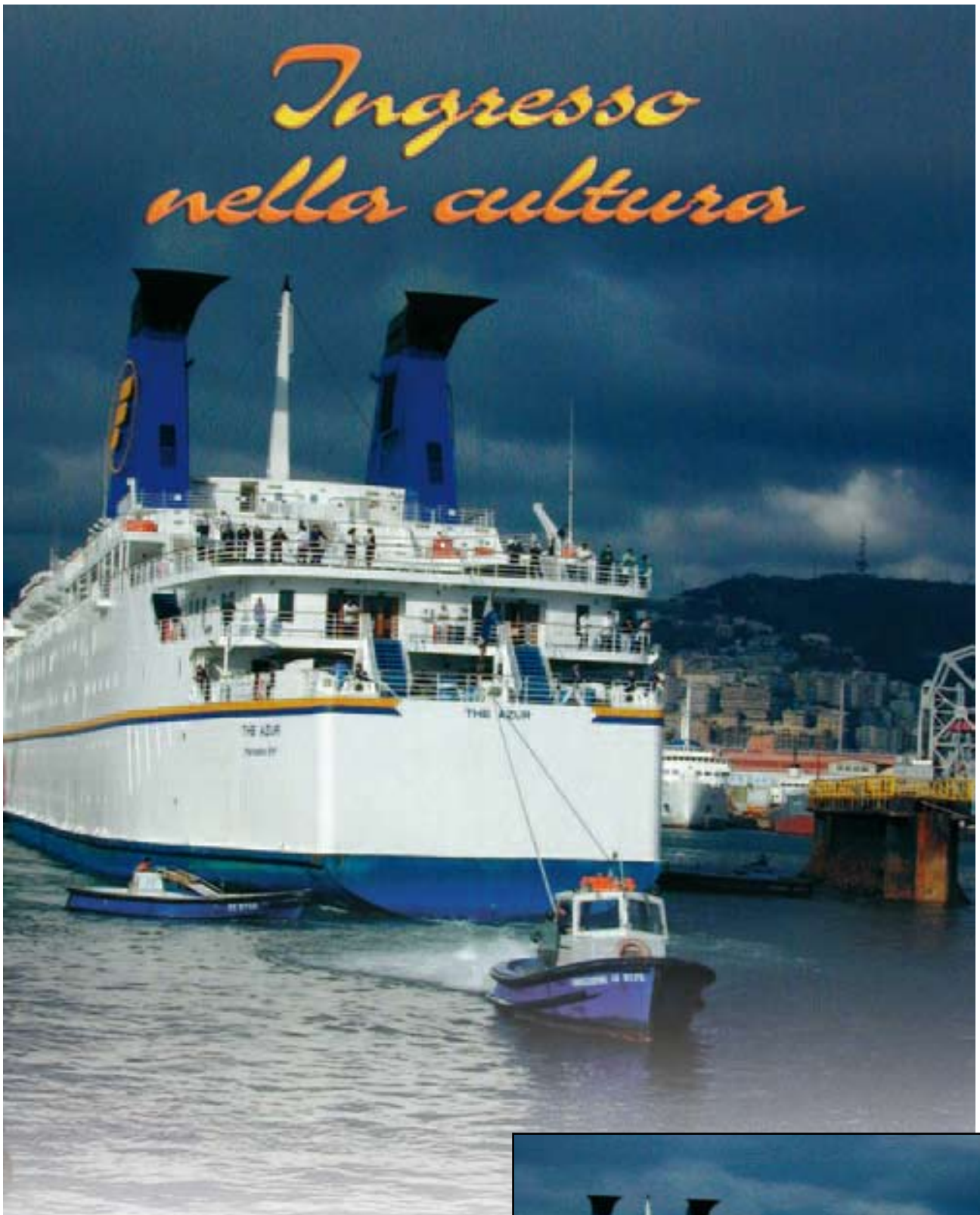




Tiri a bersaglio



Ingresso nella cultura





Tirare navi dentro ai bacini di carenaggio, facendo ricorso alla potenza e managevolezza delle loro motobarche è una attività usuale degli ormeggiatori del porto di Genova. E il loro apporto professionale è oltremodo gradito nel Ramo industriale dello scalo. Attenti esecutori di manovre non sempre agevoli, gli uomini del Gruppo dovranno d'ora in poi moltiplicare le attenzioni. Dipende dal fatto che il complesso dei bacini di carenaggio è stato posto sotto tutela dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali. Per cui essendo diventate strutture industriali di interesse storico-artistico le quattro vasche hanno assunto una inattesa onorabilità e quindi servizi di inappuntabile fattura.


Recital
Gruppo Antichi Armeggiatori
In onda dal podio del porto di Genova

Luci sulla ribalta





Complessa operazione eseguita dagli ormeggiatori del porto di Genova, chiamati ad un notevole impegno di natura marinaresca. Tutta la loro perizia è stata mostrata durante le manovre di traino di una nave da posizionare con precisione sulla coperta sommersa di una unità semisommergibile. Durante il traino si sono incontrati momenti di forte tensione, provocati dallo scarroccio della nave rimorchiata e dal suo conseguente pericoloso accostarsi alle sovrastrutture dell'unità destinata ad accoglierla sul proprio ponte di coperta. La videocamera che ha registrato l'evento (da cui sono tratte le immagini qui pubblicare ha 'captato' le concitate e colorite frasi del comandante della semisommergibile, frasi di natura inequivocabile, nonostante il linguaggio russo. L'esiguo spazio concesso dalla coperta sommersa non permetteva alcuna disattenzione; nè se ne sono avute presso Molo Giano, ribalta acquea del teatro dell'operazione. L'azione degli ormeggiatori è stata condotta con particolare abilità ed efficacia sia a bordo delle loro motobarche sia sulla nave trainata di cui formavano l'equipaggio. Il plauso del pubblico affacciato alle murate delle navi ha salutato la conclusione dell'operazione marinara. Neppure sono mancati i calorosi complimenti del comandante della nave semi-sommergibile, finalmente soddisfatto del buon esito delle manovre eseguite. Il che depone al meglio sulle opportunità che il porto diGenova riesce a offrire, anche grazie alla professionalità dei loro operatori.




Parata di
TALL SHIP'S RACES 2007
MEDITERRANEO
7 - 31 luglio
Alicante
Barcellona
Tolone
Genova

COMPETENZA E CAPACITA'
NELLE OPERAZIONI DI ORMEGGIO



Miti tra le mani

C'è il messaggio firmato da Antonio Cairo, presidente del Comitato organizzatore TS 2007 MED, e di Matteo Bruzzo, leader di STA Italia (Sail Training Association, fondata nel 1996 da Marina Militare e Yacht Club). E c'è quello del presidente dell'Autorità portuale di Genova Giovanni Novi. Entrambi esprimono gratitudine agli uomini del Gruppo Antichi Ormeggiatori. Li ringraziano per il loro valido e generoso contributo, rimarcando *la grande competenza e capacità con cui hanno gestito le delicate e fondamentali manovre legate all'ormeggio dei grandi velieri.* Il riferimento è preciso. Riguarda la Tall Ships Med 2007, manifestazione che, oltre a una schiera di imbarcazioni minori, ha portato tredici tra i più maestosi velieri ai moli del







Porto Antico e della Stazione Marittima. Lì le grandi navi a vela di classe A, lunghe oltre 80 metri, si sono trattenute dal 28 al 31 luglio, aprendosi alle visite di un pubblico tanto affascinato quanto numeroso, a conclusione della regata iniziata ad Alicante, con tappe a Barcellona e Tolone.

La missiva di Cairo e Bruzzo evidenzia la soddisfazione per i risultati conseguiti. Le cifre indicano più di 450 mila visitatori, mentre nel solo mese di luglio i relativi indici del sito web aveva registrato 31.133 contatti, 264.348 pagine consultate e 3.656.371 hits. Dunque, *il risultato complessivo dell'evento per Genova è stato positivo*. Ma non solo, *poiché gli indicatori base ci avvicinano ai grandi numeri dei porti Nord Europei e del Baltico, dove le regate si svolgono ogni anno*. Riferendosi nuovamente all'opera degli ormeggiatori la lettera afferma che *la STI ha molto apprezzato il lavoro di squadra e l'accoglienza riservata alle navi e ai loro equipaggi, il che depone felicemente per il futuro delle Tall Ships a Genova, come hanno tenuto a sottolineare prima del commiato gli stessi Nigel Rowe e Peter Newell, rispettivamente Chairman STI e Race Director della Regata.*

Tra i velieri di classe A, appunto le tall ships, ovvero i 'velieri dai grandi alberi' approdati a Genova, richiamando ammirazione e ricche manifestazioni collaterali si sono evidenziati: Belle Poule (Francia), Capitan Miranda (Uruguay), Creoula (Portogallo), Guayas (Equador), Kaliakra (Bulgaria), Libertad (Argentina), Mir (Russia), Potoria (Polonia), Stad Amsterdam (Olanda), Tho Ga Pa (Spagna); e ovviamente il prestigio d'Italia, schierato con l'ammiraglia Amerigo Vespucci, nonché Palinuro e Nave Italia.

A conclusione delle quattro giornate le 'regine' sfilano lasciando Genova con la loro corte al seguito. Da bordo di una motovedetta della Capitaneria le salutano Cairo, Bruzzo, Novi e anche il presidente della Regione Liguria Claudio Burlando. Si parla della possibilità di riportare le tall ships a Genova. Burlando intravede una possibilità. Punta al 2010, nell'ambito delle celebrazioni del centocinquantennale della spedizione dei Mille di Giuseppe Garibaldi. La rotta? Tra Genova e Milazzo, per rivivere l'impresa, stavolta in maniera pacifica e spettacolare.



Le foto di pag. 180: in alto suggestiva immagine notturna della Amerigo Vespucci, 'regina' delle navi scuola italiane. sotto: tall ships in sosta a ponte dei Mille, controlllate dagli ormeggiatori, mentre gli allievi si esibiscono su sartie e pennoni. ***La foto di questa pagina***: ormeggio di una tall ship; la Vespucci in un'opera dell'artista Usa John A. Kendall.







Non solo e non sempre lavoro in banchina o negli specchi acquei del porto a ormeggiare e disormeggiare. Il lavoro nei turni riguarda anche attività di sede. Tra queste è di particolare importanza la manutenzione dei mezzi nautici del Gruppo, per mantenerli sempre efficienti per salvaguardare sicurezza e rispondere puntualmente agli interessi commerciali della comunità portuale. Altrettanto importante è un altro genere di manutenzione rivolta al benessere dei componenti del Gruppo. Piatto forte (è il caso di dirlo) è l'arte culinaria vantata nelle cucine dei Gruppi, il cui livello è tale da consentire impegnativi inviti per accontentare palati anche esigenti; come attestano gli indiscreti scatti che 'raccontano' flash di benvenuto del Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova all'Ammiraglio Ferdinando Lolli, dopo l'assunzione del comando della Capitaneria di porto dello scalo e della Direzione marittima della Liguria.



VIAGGIO ORGANIZZATO E ACCOLTO
DAGLI ORMEGGIATORI DI MARINA DI CARRARA



Ulisse nel regno d'Apuania



Acrobazie da battimani

Quando si dice la forza dell'impegno e della competenza professionale! Mettendo a segno un suo 'colpo grosso' il Gruppo ormeggiatori del porto di Marina di Carrara ha avuto una esauriente conferma della popolare massima. E mentre colleghi di altri Gruppi, con le loro trasferte oceaniche di off-shore in partnership con i colleghi olandesi, hanno scritto pagine indelebili sul Libro d'oro dell'intera categoria, l'inchiostro usato dagli uomini marinelli per appuntarvi la loro azione non era certo quello 'simpatico', destinato a svanire non appena asciutto. Al contrario, come prestigio professionale, il compito assunto dagli ormeggiatori apuani si pone allo stesso livello di quello internazionale, in quel frangente sottoscritto dall'ammirazione degli ormeggiatori di Rotterdam. Ed è di forte impatto il fatto che uno dei maggiori e più attivi cantieri navali italiani si sia rivolto al Gruppo toscano conferendogli totale fiducia per l'intera organizzazione, preparazione e conduzione di un complesso lavoro marinaresco.



La prima di quattro analoghe operazioni programmate per l'anno 2007 è iniziata all'alba di lunedì 3 settembre con l'arrivo davanti ai Cantieri na-

vali Nuova Apuania di Marina di Carrara di un pontone di ben 3.940 tonnellate, lungo 90 metri e largo 27, proveniente da Palermo, al traino di un rimorchiatore d'altura di oltre tremila hp. Sul pontone 'Ulisse' erano state rizzate 1.500 tonnellate di vari prefabbricati metallici di grandi dimensioni, pesanti da 50 a 100 tonnellate ognuno, realizzati dalla Italcantieri palermitana per conto dello stabilimento apuano. In effetti, per gli ormeggiatori di Marina di Carrara l'operazione aveva avuto il via molto tempo prima del suo arrivo all'orizzonte del porto toscano. Avevano infatti risolto diversi compiti organizzativi, anche questi affidati loro dalla direzione tecnica del cantiere, in particolare dall'ingegnere capo Salvatore Greco e dal suo vice Roberto Cacciatori. E ciò, grazie all'ottima reputazione professionale acquisita dal Gruppo per trascorsi di interventi di emergenza particolarmente tempestivi ed efficaci in situazioni di avverse condimeteo, nonché per la valenza di un contratto stipulato con gli Apuania relativo al controllo settimanale (ma anche quotidiano se necessario) delle navi in allestimento con scafo ormeggiato a banchina.

Con gli ormeggiatori del Gruppo apuano a bordo quali marinai, il pontone, non motorizzato e pure abbastanza attempato, è stato posizionato alla banchina di ormeggio del cantiere, opportunamente e preventivamente attrezzata con verricelli e quant'altro necessario all'approdo del natante. Dalla coperta dell'Ulisse è stato dapprima scaricato parte del carico. Successivamente, "con una bella manovra", a dire del capogruppo Flavio Battaglia, gli ormeggiatori hanno piroettato il natante a 180° per consentire lo scarico di altri pezzi. Infine, per sbarcare gli ultimi due prefabbricati di oltre 100 tonnellate ognuno, si è dovuto inserire la prua del pontone all'interno della barcaporta del bacino. E considerando che questa apertura è larga 32 metri e l'Ulisse ne misura 27 la manovra



marinaresca compiuta dagli ormeggiatori più che bella pare proprio da battimani (e in tema di applausi, lo stesso capogruppo ne rivolge uno particolarmente grato al suo vice Giancarlo Giovanetti che ha saputo brillantemente togliere le scottanti castagne dal fuoco di diverse e complicate procedure burocratiche inerenti l'operazione).

Concluso lo scarico, il pontone è ripartito il giorno 6 settembre sempre al traino per il capoluogo siciliano. Da rilevare che quel giorno è stato campale per l'Autorità marittima e i servizi tecnico nautici di Marina di Carrara - piloti, rimorchiatori, ormeggiatori - nonché per altri mezzi nautici di servizio portuale. Nella stessa giornata era infatti programmata anche l'uscita dal bacino di costruzione della nave traghetto 'Audacia' della Grimaldi che doveva effettuare prove in mare (con lo stato maggiore di plancia cercato e reperito dagli ormeggiatori).

Come accennato, al Gruppo ormeggiatori di Marina di Carrara era stata affidata tutta l'organizzazione dell'eccezionale trasporto per conto del cantiere navale Nuova Apuania. Loro sono stati i contatti con la Crismani Ecologica di Trieste per il noleggio del rimorchiatore d'altura 'Piemonte', con la Fratelli Neri di Livorno per i rimorchiatori adatti ai



movimenti portuali dell'Ulisse, con la locale agenzia marittima Cargo Ship. E naturalmente sempre loro è stato il coinvolgimento dei colleghi ormeggiatori nei porti di provenienza dei carichi per le operazioni del posto. Porti al plurale perché oltre ai viaggi palermitani per l'anno 2008 ne sono stati già programmati altri quattro con tronconi di chiglie costruiti da Italcantieri: due a Castellammare di Stabia, altrettanti ad Ancona.

"Siamo assai soddisfatti di queste nostre attività, assolutamente conformi all'ordinamento e all'etica del Gruppo", dice il capogruppo Battaglia. "Ed è significativo che per le questioni marinaresche il cantiere si sia posto nelle nostre mani, fidando della nostra esperienza professionale, e dichiarandosi sempre molto contento degli esiti di qualsiasi collaborazione a noi richiesta. Pensiamo che ciò sia attinente al nostro intento di adoperarci in tutto ciò che può avvantaggiare la comunità portuale di Marina di Carrara".



Titolando 'Ormeggiatori vanto del porto' anche la cronaca giornalistica locale ha avvallato quanto detto dal capogruppo. Il 'pezzo' racconta la cronaca dell'arrivo dell'Ulisse il 3 settembre. Ma va anche oltre. Scrive, infatti, Gianfranco Baccicalupi. *'Il Gruppo è dotato di mezzi all'avanguardia ed è attivo 24 ore su 24 per garantire la sicurezza degli ormeggi alle navi. Gli ormeggiatori marinelli dispongono di certificazione di qualità ISO 9002. E non si ferma qui perché il Gruppo è impegnato anche nel dragaggio di fondali marini, rilievi e recupero natanti in difficoltà in supporto alla Capitaneria. Sei i professionisti dell'ormeggio, oltre al capo Battaglia ci sono il vice Giancarlo Giovanetti, Andrea Bugliani, Andrea Vatteroni, Maurizio Dell'Amico e Cristiano Masetti. Il Gruppo ormeggiatori, insomma, è sicuramente uno dei vanti del nostro porto e gli incarichi ricevuti recentemente lo testimoniano ampiamente'.*



LE RICORDA UNO SHIPPER CON ESPERIENZE GIOVANILI NELLE CAVE APUANE



...e Marina raccontò di schiene schiantate

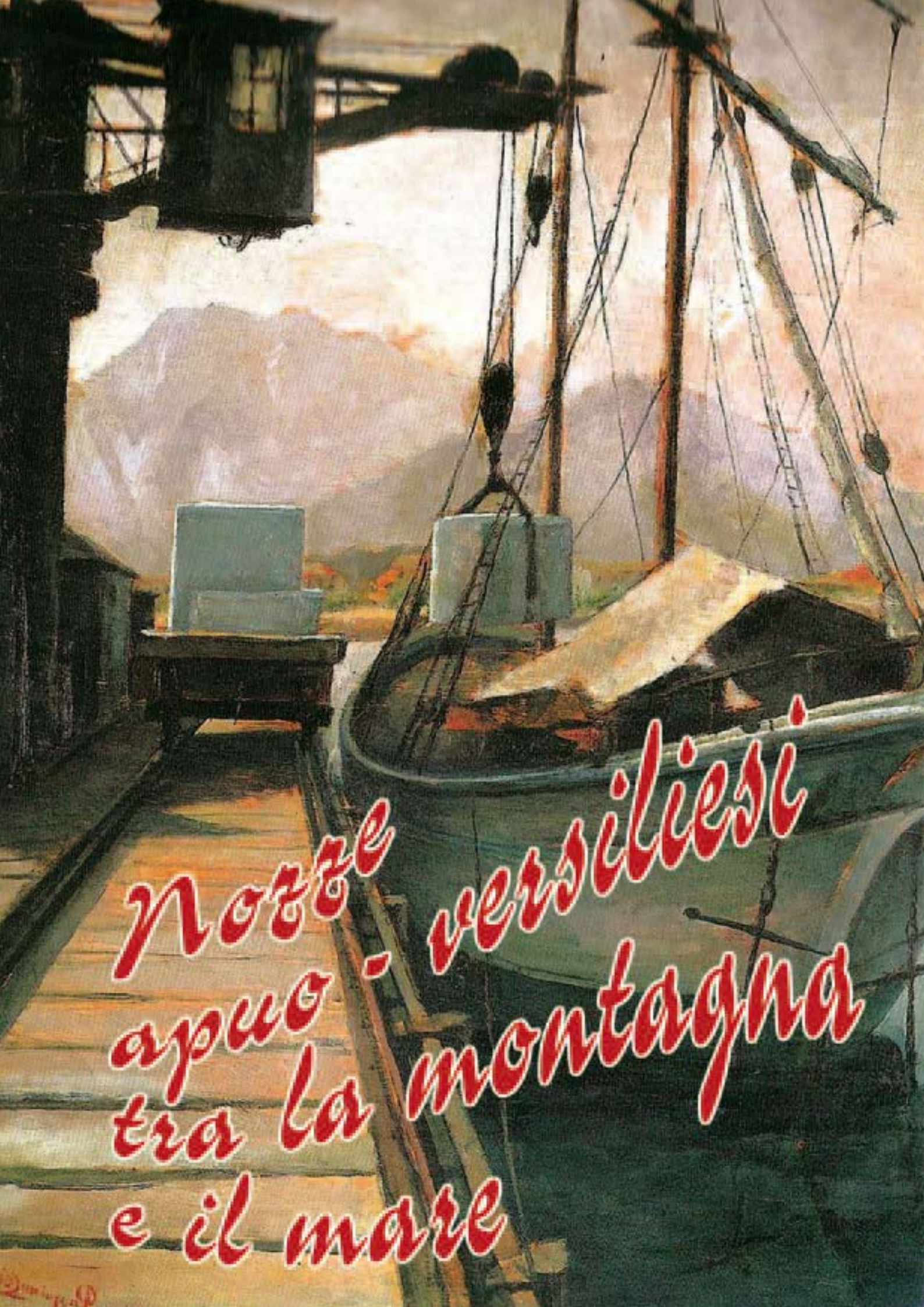
I suoi ricordi sono intrisi di profonda stima per quegli uomini taciturni e aspri come le gole, i picchi, i canaloni delle loro impervie Alpi Apuane. L'ammirazione per i vecchi cavatori gli nacque e gli si radicò nei suoi anni giovanili, al tempo del suo primo impiego, presso un'azienda di estrazione del marmo di Carrara.

Lì trascorse diverso tempo, quanto bastò per capire lo spirito un pò selvaggio, parecchio anarcoide e molto temerario degli scalpellini, minaioli, tagliatori, lizzatori, riquadratori, carradori e quant'altri a infoltire le bande dei cavatori. E fu sempre lì, nelle pause del desinare in comune, che dagli anziani scavati e annodati dalle fatiche di quel massacrante lavoro raccolse memorie e mirabilie.

Poi, Alessandro Donati scese a mare; divenne agente marittimo del porto di Marina di Carrara che dal lassù delle vette apuane s'intravedeva in basso, e successivamente anche armatore. Ma nei momenti di rilassata conversazione i suoi accenti sovente abbandonavano mare, navi, moli e gru per risalirsene a monte, tra quei vecchi cavatori che tante cose della vita gli insegnarono.

Quelle di Donati sono però conversazioni venate da un pò di malinconico rammarico: il cruccio di non avere avuto la perspicace accortezza di registrare 'sul campo' - come si suol dire - gli originali di quei racconti, dal vivo intercalare dei personaggi che li avevano vissuti, o che a loro volta li avevano sentiti raccontare dai vecchi dei tempi della loro gioventù.

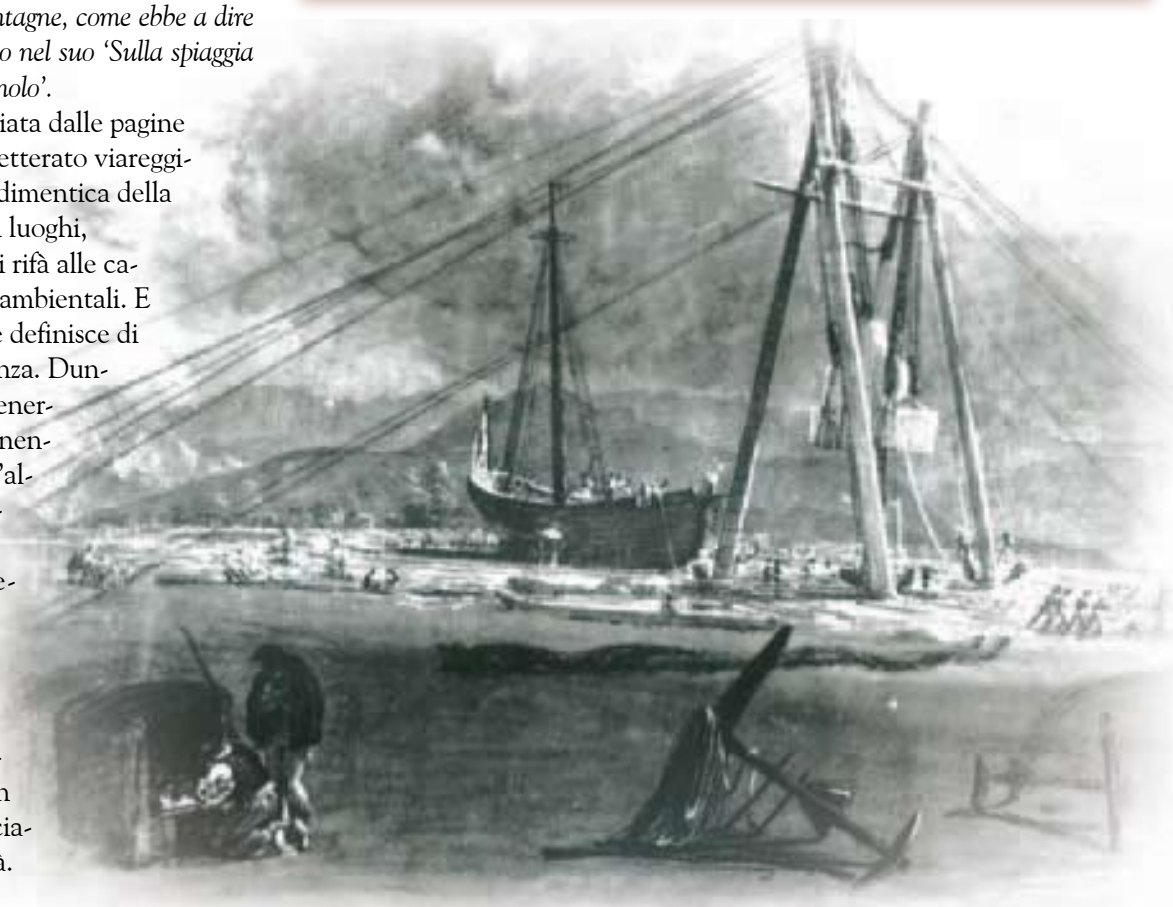
Un patrimonio di vita più che meritevole di essere tramandato alle generazioni future, non soltanto da esibire come curioso 'vintage', testimonianza di tempi andati. Ma che l'inesorabile scomparsa degli interpreti principali ha lasciato solo dei frammenti. O qualche impercettibile solco ancora rintracciabile lungo i camminamenti delle lizze che dalla montagna raggiungevano il mare. Orme di secoli madidi di fatiche, sudori, patimenti, quando non peggio, equamente divisi tra uomini e animali a loro servizio. Scie di lizze con sù possenti blocchi del preziosao marmo, che sfiancando i buoi per essere trattenute nelle ripide discese e poi trainate a suon di nerbate nel piano, conducevano dalla montagna ai pontili del porto di


Nozze apuo-versiliesi
tra la montagna
e il mare

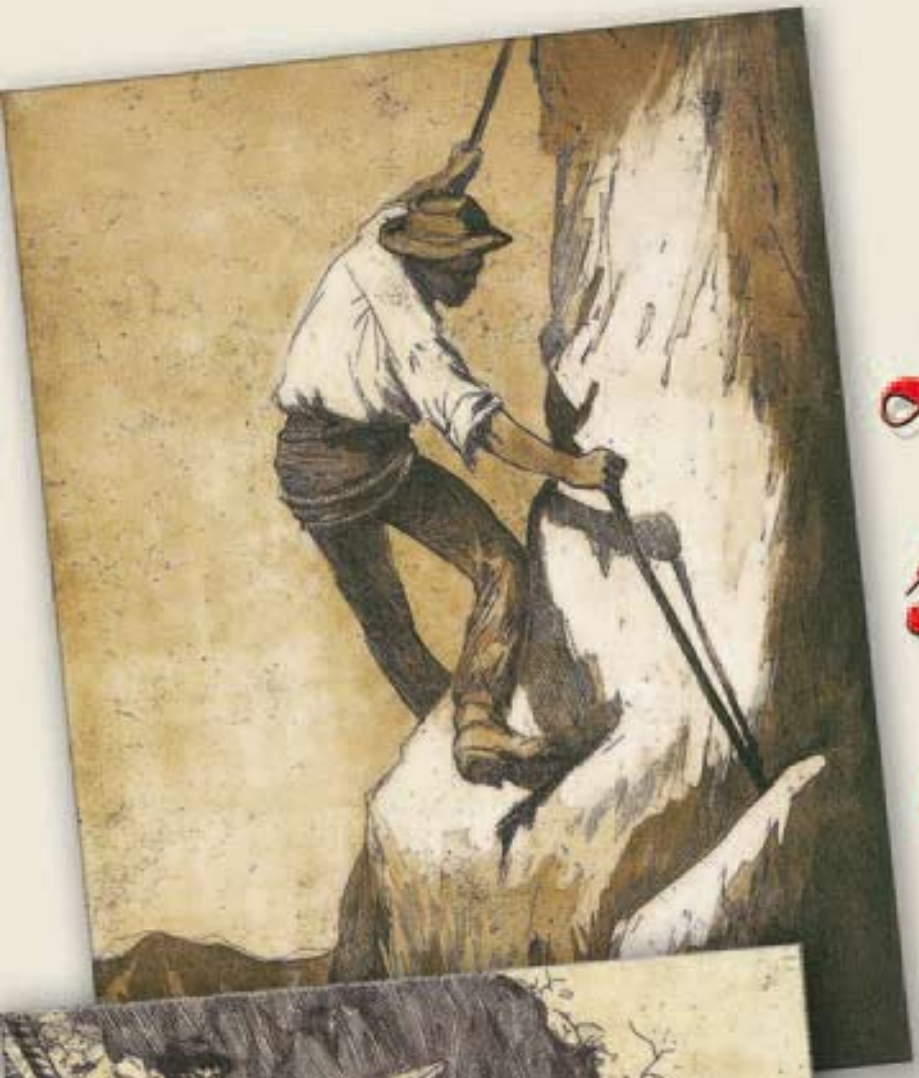
La sintesi del fascino esercitato dall'area apuo-versiliese la racchiude una frase scritta dall'assessore alla Cultura del Comune di Seravezza. Presentando la mostra 'L'oro delle Apuane' Franco Carli afferma: *I richiami storico-culturali e la bellezza del paesaggio delle Alpi Apuane rendono particolarmente seducente questa parte di territorio toscano, il cui fascino sta comunque tutto nella vicinanza di due opposte potenze: il mare e le montagne, come ebbe a dire Manlio Tobino nel suo 'Sulla spiaggia e al di là del molo'.*

L'analisi mediata dalle pagine del medico-letterato viareggino, pur non dimentica della gente di quei luoghi, soprattutto si rifà alle caratteristiche ambientali. E non a caso le definisce di duplice potenza. Dunque, duplici energie che opponendosi l'una all'altra fatalmente si attraggono, stemperando la rocciosa solidità montana puntata sul cielo nell'immensità di un mare ambasciatore di civiltà.







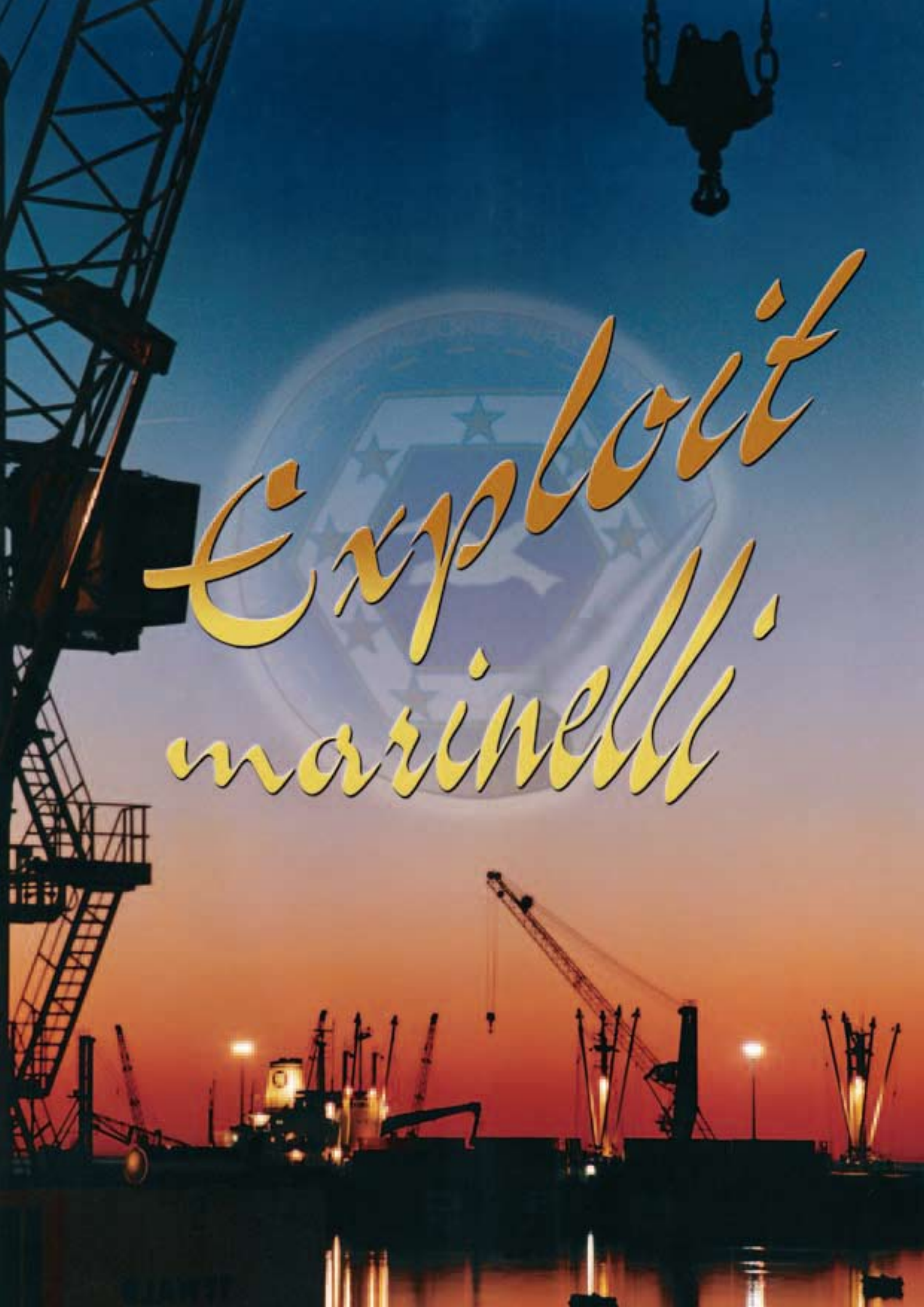




Le sartie del marmo

La corda per difendere la vita, ma anche per tranciarla di colpo o per offenderla profondamente. Nell'ineguagliabile microcosmo apuo-versiliese che allaccia il mare alle montagne esiste anche l'analogia del marinaio e del cavatore che affrontano il loro lavoro affidati ad un intreccio di fibre, di volta in volta chiamato corda, fune, cavo, cima, gomena, canapo, sartia..., ma sempre reso vitale dai loro nodi, sapiente pane e companatico di questi mestieri. In questo irripetibile scenario si accomunano e alternandosi si sovrappongono il fascino antico dei marinai agilmente abbarbicati alle sartie del veliero e le figure montane in bilico sulla tecchia, o intente a preparare le mine; l'ormeggiatore attento alle letali frustate del cavo d'ormeggio e il lizzatore che giù per i veriginosi dirupi della montagna teme lo schianto assassino del canapo.




Exploit
marinelli



La Staffetta dei simboli

Anche i simboli si rinnovano, adeguandosi ai progressi. Nell'ultimo scorcio del secolo scorso il monumento al 'buscaiol', di puro statuario carrarino, pareva incarnare il succedersi di sforzi e sacrifici nella faticosa scalata di Marina di Carrara verso una posizione di rilievo tra i porti nazionali. Oggi, nella piena maturità del primo decennio del Duemila, il simbolo della vitalità dello scalo apuano si riconosce nel nuovo edificio rivestito di prezioso marmo domestico che da qualche mese accoglie la Capitaneria di porto – Guardia costiera. Ovvero nella funzionale immagine della nuova sede dell'Autorità marittima che, al fianco della Port authority, è uno dei due principali punti di riferimento della portualità marinella. Da ciò il quadro smagliante della sua inaugurazione, incorniciato dalle personalità della galassia del mare (vedi nelle pagine seguenti i più approfonditi servizi riguardanti la cerimonia). Ma se in tale occasione Marina di Carrara ha mostrato l'aspetto più visibile dei suoi progressi e della propria vitalità


1980: il 'buscaiol'

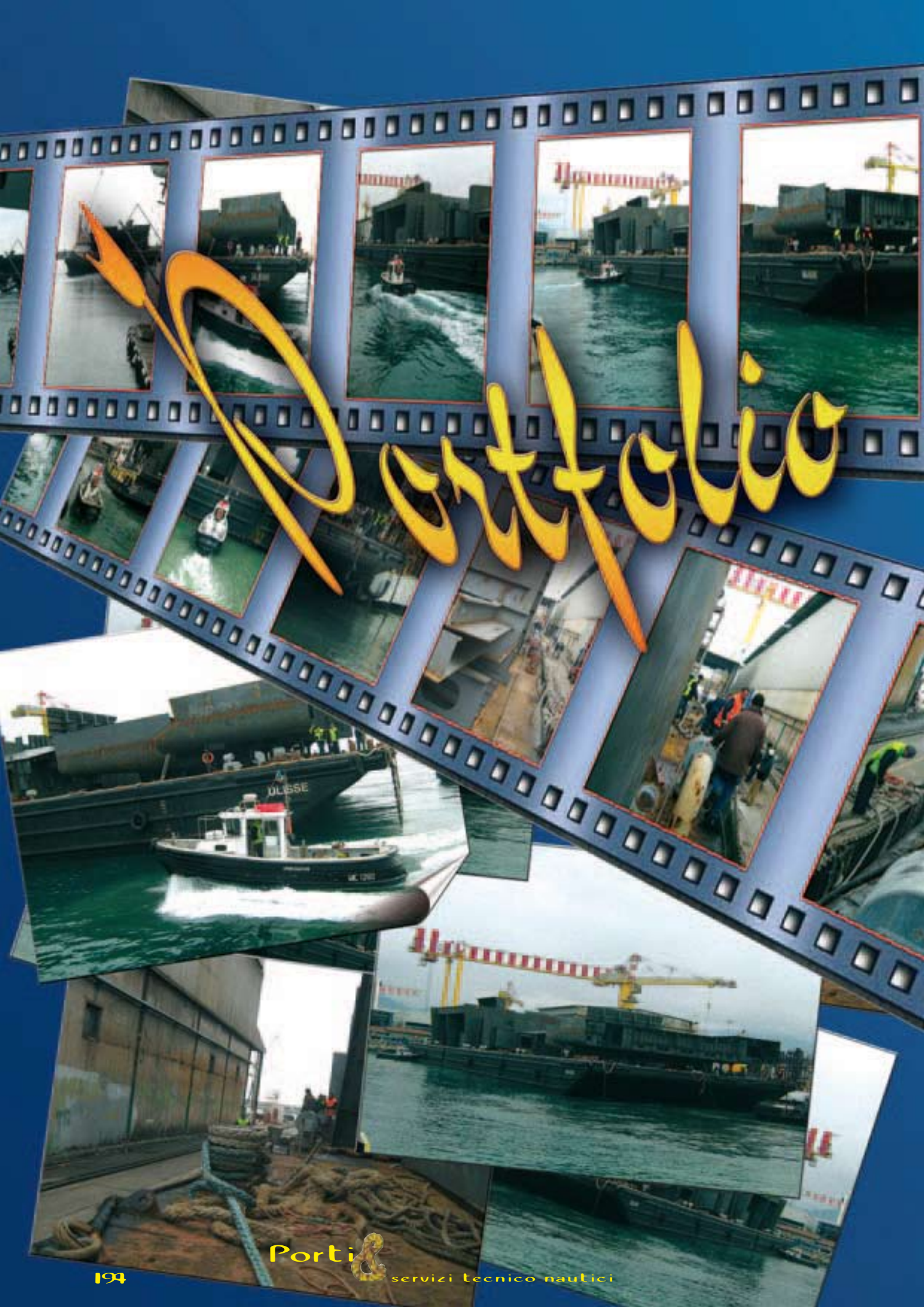

2008: Cap. Fiorillo

è da rilevare che a quella 'prima pagina' così evidente il porto sovente aggiunge differenziate notiziole di cronache operative, sociali o di altra estrazione, comunque tutte atte ad assemblare l'intelaiatura di base delle sue componenti, su cui tracciare le tacche dei suoi progressi.
Da protagonisti oppure da comprimari gli ormeggiatori sono una presenza costante nel meccanismo che accende e mantiene in funzione il motore marittimo – portuale ai piedi delle Apuane. Ed è spulciando tra le loro note d'ufficio che l'attenzione si appunta sulle particolarità che qualificano la professione, posta a pubblico servizio della comunità di riferimento, con primaria ottica puntata su sicurezza e prevenzione degli incidenti. Ormai quasi di routine, pur se di eccezionale dimensione, sono gli interventi dedicati alla ricezione dei 'chiattoni' stipati da ingombranti prefabbricati di acciaio per cantieristica navale. Elementi costruiti negli stabilimenti Italcantieri di Palermo, Castellammare di Stabia e Ancona; lì imbarcati e inviati a Marina per essere assemblati nelle costruzioni dei 'Nuovi Cantieri Apuania' (per maggiori dettagli dell'organizzazione della spedizione e dell'operazione si rimanda alle pagine intitolate 'Ulisse nel regno d'Apuania', mentre qui si pubblicano dettagli fotografici della ricezione del più recente convoglio, datato 25 febbraio 2007).
Proseguendo sulla falsariga dei carichi eccezionali ci si imbatte in altre operazioni che hanno visto la partecipazione più che attiva degli uomini del Gruppo ormeggiatori del porto di Marina di Carrara. Anche qui sono eloquenti le fotografie (alcune fornite dall'agenzia marittima marinella De Gasperis che ha curato l'intera organizzazione delle colossali operazioni). È però da porre in evidenza una decisiva differenza tra questo genere d'intervento e quello volto al comparto cantieristico. Qui, pur non autonome, le chiatte sono e rimangono galleggianti; si tratta, dunque, d'abilità manovriera, date le dimensioni dei natanti e le ristrettezze dei siti d'alloggiamento. Al contrario, gli imbarchi di 'pezzi' unici di dimensione e peso eccezionali avvengono su navi semiaffondante; dunque, con problemi non indifferenti soprattutto di posizionamento, al pari degli interventi off-shore eseguiti in giro per il mondo dagli ormeggiatori italiani in collaborazione coi colleghi olandesi. In ogni caso, azioni in cui risalta il fattore comune dell'esperienza del lavoro marinaresca, ormai detenuta dalla categoria degli ormeggiatori e pochi altri.
Arte marinaresca applicata al lavoro che a Marina di Carrara ha incontrato soddisfazione in un estemporaneo quanto utile stage d'esperienza alterna Scuola-Lavoro, organizzato per il periodo 11 - 22 febbraio da Capitaneria di porto e Gruppo ormeggiatori, con la collaborazione dell'Autorità portuale. L'iniziativa è dell'Istituto di istruzione superiore 'Luigi Einaudi' con orientamento aziendale, turistico, meccanico e di attività marinare. Per assegnare il diploma di Tecnico del mare l'istituto chiede agli ormeggiatori di accogliere tre studenti per far loro conoscere la pratica della professione. Ovviamente il Gruppo accoglie la richiesta e così racconta: "Lo stage si è prolungato dodici giorni e si è svolto nella sede sociale del Gruppo ormeggiatori per la parte teorica, mentre in banchina e in mare aperto si è sviluppato il risvolto pratico. L'attuazione teorica ha avuto un percorso che ha svariato dal semplice nodo alla sicurezza sul posto di lavoro, dal sistema qualità Iso 9001-2000 al carteggio nautico,

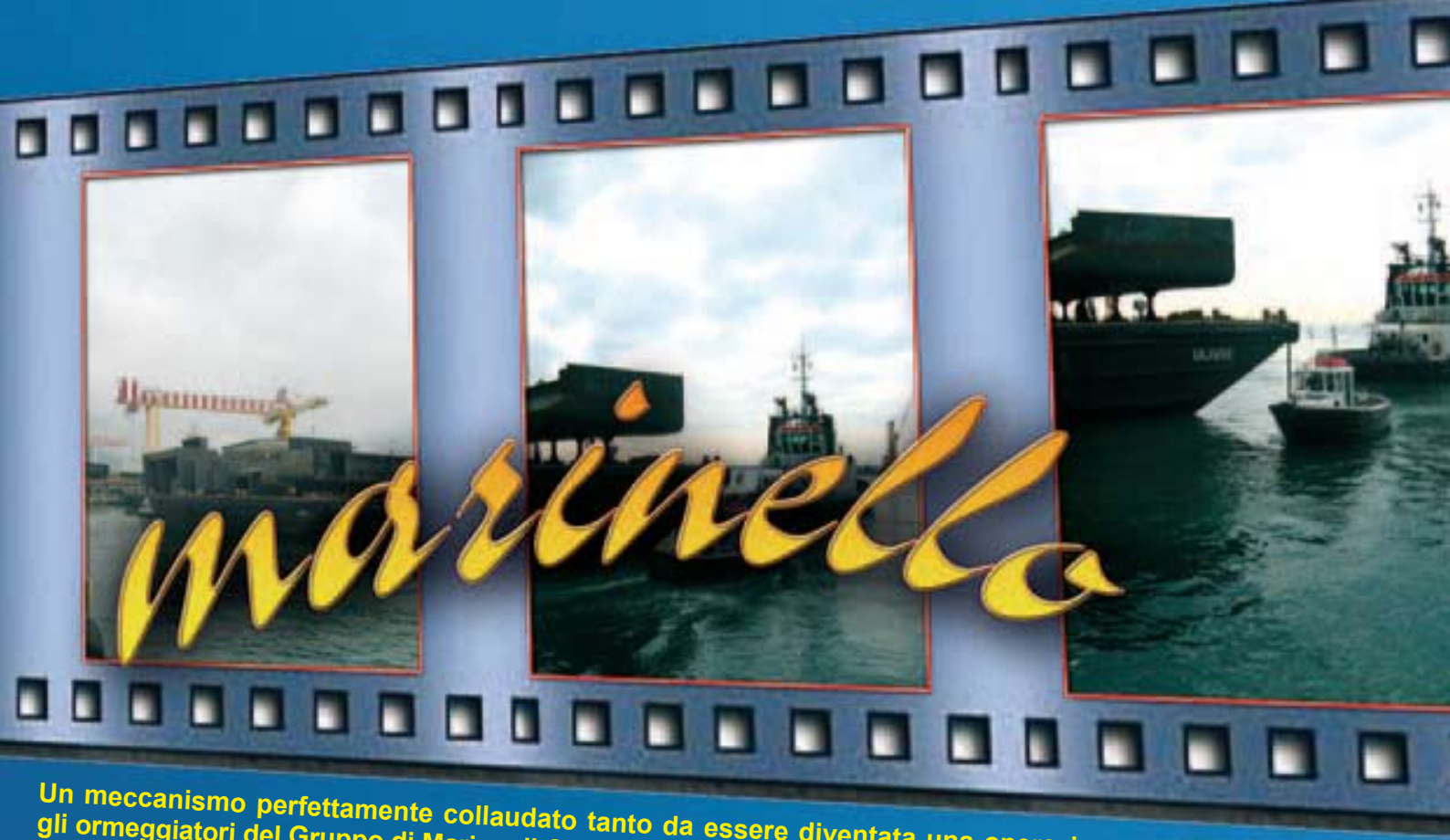




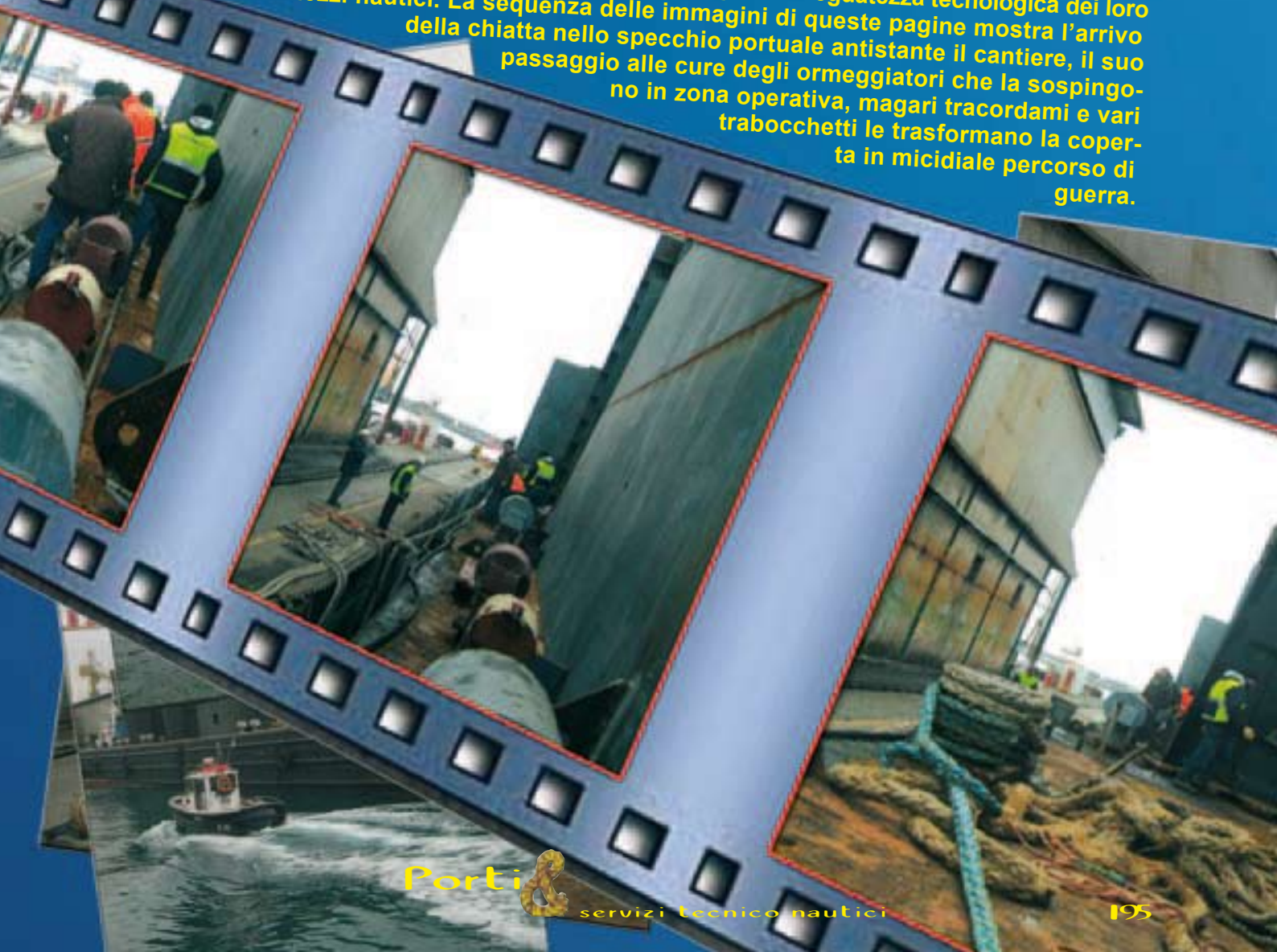
Foto-ricordo dei diplomandi Tecnici del mare assieme al comandante della Capitaneria di porto (al centro) davanti la sede del Gruppo ormeggiatori. In alto, immagini del super ro-ro Jolly Nero.


Portfolio
ULISSE

marinella



Un meccanismo perfettamente collaudato tanto da essere diventata una operazione di routine per gli ormeggiatori del Gruppo di Marina di Carrara. Eppure, accogliere una grande chiatta priva di mezzi propulsori propri, manovrarla negli spazi ristretti concessi dal fronte a mare dello stabilimento cantieristico 'Apuania' e condurla ad ormeggio non è certamente semplice nè comodo. Ma lì è il dominio dell'esperienza marinaresca degli uomini del Gruppo e l'adeguatezza tecnologica dei loro mezzi nautici. La sequenza delle immagini di queste pagine mostra l'arrivo della chiatta nello specchio portuale antistante il cantiere, il suo passaggio alle cure degli ormeggiatori che la sospingono in zona operativa, magari tracordami e vari trabocchetti le trasformano la coperta in micidiale percorso di guerra.



alla teoria della nave, eccetera. La parte pratica ha, invece, dato ai ragazzi la possibilità di vivere le esperienze degli ormeggiatori stessi, partecipando attivamente agli ormeggi e disormeggi delle navi nonché ai loro movimenti lungo banchina. Hanno anche partecipato alle uscite in mare per i servizi di battellaggio e di trasferimento di scafi a rimorchio".

"Lo stage ha fornito agli studenti partecipanti l'occasione di vivere una vera e propria esperienza lavorativa.

Tutti i componenti del Gruppo si sono adoperati per rendere il 'soggiorno' dei ragazzi il più proficuo possibile. In risposta il terzetto di studenti stagisti ha mostrato grande interesse e apprezzamento per le esperienze vissute direttamente sul campo. Il Gruppo ormeggiatori coglie l'occasione per ringraziare il Comandante di porto, capitano di fregata (CP) Vincenzo Salvatore Vitale, il Comandante della sezione tecnica della Capitaneria di porto di Marina di Carrara, tenente di vascello (CP) Alberto Battaglini nonché il segretario generale dell'Autorità portuale Luigi Bosi che hanno reso possibile la realizzazione dell'inedita e utile esperienza".



Intanto, sempre nel mese di febbraio, il porto di Marina di Carrara mette a segno un nuovo primato, grazie – ancora – all'abilità dei propri servizi tecnico nautici. Si è trattato dell'arrivo della portacontainer ro-ro di linea 'Jolly Nero' di 41 mila tonnellate, della compagnia marittima genovese I.Messina & C. Sul molo Fiorillo ad attendere l'unità, l'armatore Massimo Messina, l'imprenditore Aliboni titolare dell'agenzia marittima Alfa e il comandante del porto Vincenzo Vitale, ovviamente fiero dell'exploit della parte operativa soggetta all'Autorità marittima. Infatti: "È stato emozionante assistere alle manovre di entrata perché si tratta di una nave di 240 metri e larga 30; perciò la più grande che qui abbia mai attraccato. Un ingresso sperimentale, conclusosi positivamente grazie soprattutto alla professionalità dei piloti Lunari e Marchetti, del servizio rimorchiatori dei Fratelli Neri e del Gruppo ormeggiatori guidato dal responsabile Battaglia". Poi, una nota di stampo commerciale, volta all'istituzione di un servizio regolare quindicinale con i ro-ro gemelli Jolly Nero e Jolly Arancione. "L'esperimento con una nave di così grandi dimensioni trova concreto suggello la stabilizzazione e quindi l'incremento della linea col Mar Rosso, Golfo Persico, India che la Messina esercitava già da un decennio, ma con mercantili più piccoli e a cadenza mensile".

Nelle foto: alcune immagini di una nave semisommergibile giunta nel porto di Marina di Carrara. L'unità e visitata dagli ormeggiatori che avranno parte attiva nel posizionamento e imbarco dei carichi eccezionali prodotti dalla Nuova Pignone (qui sotto se ne ricavano le dimensioni)









Onori a capitan Fiorillo nella nuova CAPITANERIA



Solenne inaugurazione pubblica dell'edificio di grande valenza architettonica, rivestito dai marmi delle Alpi Apuane, nuova sede della Capitaneria di porto – Guardia costiera di Marina di Carrara. Il taglio del nastro è avvenuto il 7 dicembre 2007, contestuale allo scoprimento del busto in marmo statuario raffigurante il Capitano di porto (CP) Michele Fiorillo, perito il 6 luglio 1966 nel generoso intento di salvare due turisti caduti in mare alla Partaccia di Marina di Massa. Madrina della cerimonia la figlia dell'Ufficiale scomparso, Marina Fiorillo, che nello stesso cerimoniale dicembrino ha donato alla Capitaneria marinella la medaglia d'oro conferita all'eroico padre, consegnandola al comandante del porto, capitano di fregata (CP) Vincenzo Salvatore Vitale. Divise blu in eccezionale evidenza per questa





giornata di alto rilievo. Il Corpo delle Capitanerie di porto schiera il suo Comandante generale, ammiraglio (CP) Raimondo Pollastrini e numerosi ex comandanti del porto apuano: Lorenzo Cantore, Alessandro Degl'Innocenti, Francesco Saverio Ferrara, Fabio Mercacci, Mario Melillo, ma anche l'ammiraglio Giuliano Deste che dal 1965 al 1960 diresse l'allora Circomare marinello.

Il comandante Vitale pronuncia un'appassionata e fiera prolusione, più avanti qui riportata. Ma diversi altri interventi danno lustro alla cerimonia. A cominciare da quello dell'attuale capofamiglia ammiraglio Pollastrini, già anch'egli transitato anni fa nell'ufficio di comando dell'Istituto marinello. Riaccendendo la memoria su questa esperienza datata 1981 - 1983 il comandante Pollastrini rivolge parole di elogio alla comunità portuale marinella, "che ha sempre fatto le cose giuste, anche nei momenti di maggiore crisi". Dunque un ottimo viatico sugli scenari del futuro che faranno del Mediterraneo una via d'acqua ancora più di grande importanza. Dunque, con Marina di Carrara ancora chiamata a giuste scelte in materia di attrezzature, spazi e servizi al fine di trovarsi pronta a rispondere in maniera consona alla domanda dei traffici marittimi. Proiezioni che ovviamente coinvolgono di primo acchito l'Autorità portuale per mantenere in corsa un porto piccolo con una realtà produttiva attiva, volano dell'intera economia locale.



Ma non solo divise blu. La cerimonia è anche arricchita da personalità dello shipping nazionale e locale nonché della pubblica amministrazione. La platea annovera il sindaco Angelo Zubbani; il presidente dell'Autorità portuale Luigi Guccinelli e il segretario Luigi Boni; il vicepresidente di Assomarittima Andrea Ghirlanda; il presidente della Porto Carrara Enrico Bogazzi, quelli dell'Associazione balneari e del Club nautico… Per







tutti, l'ineccepibile accoglienza del comandante Vitale e del suo stato maggiore in Capitaneria – Guardia costiera, del picchetto d'onore dei marò e delle note dell'inno della Marina. Altrettanto impeccabile nonché suggestiva lo svolgersi del cerimoniale, comprendente le benedizioni al busto di capitan Fiorillo e all'edificio impartite dal vescovo monsignor Eugenio Binini e da don Giacomo Martino, direttore nazionale dell'Apostolato del Mare e aereo. Atto mistico nella cornice colorata dai gonfaloni di Provincia e di alcuni Comuni, oltre a quelli di Marinai, Alpini e Medaglie d'oro lunga navigazione.

Significativa la presenza dell'armatore genovese Aldo Grimaldi, 'marinello' ultra-emerito per la dovizia di ferrycruise fatti costruire dai 'Nuovi Cantieri Apuania'. A proposito dei quali il leader della 'Grimaldi Holding' rivela al sindaco Zubbani l'intenzione di affidare a Marina di Carrara il battesimo di una sua prossima unità. Da parte sua il sindaco plaude alla decisione armatoriale e ribadisce la gratitudine della città per la fedeltà di Grimaldi al cantiere, "dimostrata con la decisione di costruire qui diverse navi, garantendo una stabilità di lavoro molto importante" (da rilevare che i nuovi ferry-cruise saranno ancora più capienti e confortevoli dei precedenti, come da nuovi ordinativi). Cantieristica navale che aggiunge la sua forte impronta alla componente commerciale del porto e anche alle attività costiere di balneazione e diporto. Dunque un marcato composito che ha uno dei suoi punti di riferimento nella Capitaneria, ora insediata nella sua nuova sede.

Approfondendo il concetto suesposto il primo cittadino dice ancora: "Con la Capitaneria la città dispone non solo di un edificio di pregio, ma anche di una struttura che sottolinea l'intenzione dello Stato di marcare in maniera forte la sua presenza a sostegno del nostro porto e di tutte le attività collegate". Questo il sindaco lo vede ribadito nel nuovo edificio, che affiancato a quello dell'Autorità portuale insieme presidiano e valorizzano un'area molto importante di Marina. "Un'area che con la realizzazione del waterfront e gli interventi sulla passeggiata a mare diventa l'epicentro delle attività legate all'economia del mare e anche alla vita sociale".



Nelle foto: alcune immagini dell'inaugurazione della nuova sede della Capitaneria di porto - Guardia costiera di Marina di Carrara, dedicata all'eroica memoria del capitano Michele Fiorillo il cui busto è scoperto alla presenza della figlia, madrina della cerimonia marinella. In questa pagina, gli interventi dell'ammiraglio (CP) Raimondo Pollastrini, comandante generale del Corpo delle Capitanerie, del sindaco Angelo Zubbani e, sotto, i saluti dell'armatore Aldo Grimaldi.







Ecco lo Sportello unico del mare

Autorità, signora Fiorillo, gentili ospiti, signore e signori, colleghi e miei collaboratori tutti, benvenuti a quest'evento, e grazie di cuore per essere così numerosi. Oggi siamo qui per ricordare, per testimoniare quanto sia importante vivere di tradizioni, per manifestare un modo di essere, intriso di valori, riti, miti, simboli, e che si evolve con gli anni ma non cambia le sue radici nel tempo. E le Capitanerie di porto, corpo della marina militare, di anni ne hanno già 142. Il taglio del nastro - che oggi avviene finalmente in forma pubblica - oltre che solenne, intende simboleggiare l'apertura alla città di quest'edificio, ed è stato voluto assieme agli operatori dei trasporti marittimi che ogni giorno si relazionano con questa Capitaneria per finalizzare la loro attività produttiva. Sono coloro che oggi e' uso definire cluster marittimo (l'autorità portuale, l'armamento, l'impresa portuale-terminalista, gli agenti marittimi raccomandatari, i servizi di pilotaggio, ormeggio e rimorchio, le altre imprese di servizi che operano in porto, il cantiere). Il cluster ha quale punto di riferimento la Capitaneria di porto, e quindi la "funzione marittima" che essa svolge, ovvero quel tradizionale governo dei porti e delle coste oggi evolutosi con il braccio operativo di Guardia costiera - attorno a cui ruota il conseguimento degli obiettivi del più ampio e complesso sistema dei trasporti marittimi. L'inaugurazione l'hanno richiesta anche gli operatori turistici - balneari, che se è vero da qualche anno sono amministrativamente ben seguiti dai nostri tre Comuni costieri, hanno nella Capitaneria l'istituzione che garantisce la sicurezza della balneazione e quindi la serenità di ogni gestore.



Cap. di fregata (CP) Vincenzo Salvatore Vitale, comandante Capitaneria di porto e Gurdia costiera - Marina di Carrara

Il Comandante generale, ammiraglio Pollastrini, ed io, avendo percepito quanto questa festa fosse desiderata, ne abbiamo subito colto l'opportunità, e su suggerimento del mio direttore marittimo ammiraglio Tamantini - che ringrazio per il sostegno - si è convenuto di dare clamore all'odierno incontro per far conoscere alla città, non tanto la sede nelle sue caratteristiche fisiche, imponenti come vedete, e soprattutto adeguate al nuovo assetto istituzionale ed all'evoluzione dei bisogni di chi vi opera, ma bensì nella sua dimensione umana. Questo palazzo ha infatti un cuore, e cioè un motore di 65 professionisti tra uomini e donne, dediti con passione allo "sportello unico del mare".

Si tratta di quel servizio pubblico che rappresenta il raccordo di più funzioni - ognuna facente capo ad amministrazione centrale diversa - ma che quasi magica-



mente convergono sul territorio, all'interno delle singole Capitanerie di porto, e dunque in quest'ufficio per la provincia marittima di Massa – Carrara. Infatti, chi a qualsiasi titolo intende diventare utente del mare, trova qui il suo punto di riferimento trasversale e la capitaneria, è risaputo, rappresenta la casa della gente di mare e di tutto il cluster.

Ringrazio quindi il cluster marittimo, i balneari, i pescatori e le realtà della nautica da diporto, per l'alta considerazione dimostrata nel quotidiano, e colgo l'occasione per rendere noto, specie ai non addetti ai lavori, la simbiosi con cui stanno agendo Capitaneria di porto ed Autorità portuale - noi per il funzionamento dello scalo marittimo, il quale esiste perché vi giungono le navi, e queste, infatti, operano sotto la sorveglianza esclusiva e di alta qualità del Comandante del porto - mentre la Port authority per la promozione e lo sviluppo del porto stesso. Ringrazio inoltre il cluster marittimo nazionale, che oggi è tra noi con più rappresentanti, a testimonianza anche di quanto il porto di Carrara sia funzionale alla strategia dei traffici marittimi internazionali. Cito in particolare due figure dell'industria navale che esaltano questo porto, il cavaliere Aldo Grimaldi ed il dott. Enrico Bogazzi, e ringrazio loro ed il dott. Stefano Messina, per essere intervenuti. Spero però che il presidente in pectore dell'Autorità portuale, Luigi Guccinelli, possa presto indire un Port-day per Carrara, ispirato alla crescita locale della cultura del sistema dei trasporti e della mobilità, ed a far comprendere finalmente l'elemento strategico rappresentato dai nostri porti per l'economia, e quindi per l'intero sistema Italia, come la stessa unione europea ha di recente ricordato. Sono felice, infine, che tanti dei comandanti che mi hanno preceduto in questa esperienza a Marina di Carrara siano intervenuti. anche a loro giunge il mio sincero grazie per quanto hanno fatto per la crescita di questa Capitaneria. Non va dimenticato, in ultimo, che tra i suoi comandanti Carrara ha avuto il compianto ammiraglio Giuseppe Francese, designato reggente per due mesi nel 1966.

Ho esordito dicendo che oggi siamo qui per ricordare, ed infatti evochiamo con un rito ovvero la scopertura di un busto, e con un simbolo che è l'immagine di chi ha perso la vita per altruismo - il mito ed i valori del compianto eroe, Capitano di porto Michele Fiorillo, comandante di quest'ufficio, nato a La Spezia e scomparso all'età di 36 anni nelle acque di Marina di Massa, il 6 luglio di 41 anni fa. Fiorillo - al quale il corpo ha intitolato due sue navi ed una banchina di questo porto, mentre Carrara una strada ed una scuola - rappresenta un mito e dunque un valore da preservare, poiché alimenta l'essenza del sacrificio e del rischio a cui il personale delle Capitanerie di porto - Guardia costiera va incontro, ogni giorno, durante i salvataggi in mare, soventemente eseguiti quando tutte le altre navi guadagnano invece il porto per rifuggire dalla tempesta. Il busto che fra poco, subito dopo il taglio del nastro, scopriremo - e che verrà poi eretto all'ingresso di questo edificio assieme ai quadri regalati sempre oggi





Nelle foto: il busto del capitano Fiorillo posto nell'atrio della nuova sede della Capitaneria di Marina di Carrara; i ringraziamenti della figlia dell'eroe durante la cerimonia d'inaugurazione dell'edificio e mentre riceve gli omaggi dell'ammiraglio Pollastrini, comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto

dal pittore di marina Alessandro Cogotti (al quale sono grato) - viene donato dal cluster marittimo locale e dalle istituzioni del luogo. Ciò dimostra come sia sempre viva la memoria per il sacrificio estremo del collega Fiorillo, e come operatori ed istituzioni intendano con questo gesto sostenere gli uomini e le donne di questa Capitaneria che ogni giorno agiscono per garantire quella "funzione marittima" prima indicata.

Grazie di cuore, quindi: all'armatore Enrico Bogazzi ed all'imprenditore portuale Filippo Nardi, a Luigi Guccinelli presidente dell'autorità portuale, ad Umberto Nardi, Andrea Ghirlanda e tutti gli altri agenti marittimi raccomandatari, ad Alberto Pincione presidente della fondazione Cassa di Risparmio, ad Osvaldo Angeli presidente della Provincia, ad Angelo Zubbani sindaco di Carrara, a Bruno Lugari capo dei piloti del porto, a Flavio Battaglia capo degli ormeggiatori, a Piero Neri della Fratelli Neri titolare del servizio di rimorchio, a Giovanni Domenichini titolare del servizio di ecologia portuale.

La mia gratitudine va ancora a chi ha realizzato l'opera scultorea - su blocco di statuario donato dal cavatore Franco Barattini, al quale sono parimenti grato. il busto ed il piedistallo sono stati infatti creati dallo studio di scultura, noto nel mondo, di Carlo Nicoli e della figliola Francesca. A voi il mio apprezzamento per averci sostenuto in quest'impresa. Grazie anche a Roberto Magnani, che è stato amico di Fiorillo, per aver virtualmente modellato la scultura. Grazie, infine, signora Marina Fiorillo, unica figlia del compianto eroe Michele, per aver permesso questa cerimonia e per la Medaglia d'oro al valor di Marina concessa a papà, che sta donando ora a questa Capitaneria, designata perciò vero custode della generosa azione di quel Comandante. E grazie eccellenza, monsignor Binini, per la benedizione che fra poco impartirà.

L'altro ricordo che oggi evochiamo è il ventennale del corso a cui appartengo, e sono felice che i miei compagni d'Accademia, anche quelli già congedati, siano intervenuti per festeggiarlo con il Comandante generale ammiraglio ispettore capo Raimondo Pollastrini il nostro maestro, il vero riferimento di quell'anno vissuto insieme, e di sempre. Noi siamo felici per lui, perché l'ammiraglio non è più solo il nostro comandante, ma è il



Comandante di tutto il Corpo, e questa sera finalmente potremo intimamente festeggiarlo con le nostre famiglie.

Le parole di chiusura, mio caro ammiraglio Pollastrini vanno a lei, che è stato Comandante di questo ufficio dal 1981 al 1983, e che con il suo prezioso, tangibile ed ancora vivo impegno! ha determinato tra l'altro l'elevazione della sede al rango di Capitaneria, avvenuta nel 1989. Grazie ammiraglio a nome di tutti i presenti per l'immutato attaccamento che manifesta per questo comando, per il calore che riserva agli operatori marittimi e balneari di Marina di Carrara, e per l'amore verso il territorio apuano al quale è anche affettivamente legato. La sua presenza di oggi ci onora e conferma la vicinanza e l'attenzione verso tutti noi, per la nostra funzione, l'essenzialità del nostro Istituto e l'alta rilevanza sociale dei nostri compiti.

Mi permetta da ultimo, Ammiraglio, un pubblico grazie personale perché - dopo aver avuto il privilegio e la fortuna di collaborare, e si può dire vivere al suo fianco, per gli ultimi tre intensi anni- mi ha designato al comando di questo porto e di questa Capitaneria, con la condivisione dell'ammiraglio Luciano Dassatti, che oggi tra l'altro con la sua presenza ci ha resi più felici. A Carrara pur se lontano da mia moglie e dai miei figli, che comunque anche oggi sono qui presenti, sto vivendo un'esperienza sotto ogni aspetto entusiasmante, assistito da uno staff di collaboratori eccezionali. Lusingato per l'onore da tutti voi oggi ricevuto e certo che questa giornata rimarrà nella memoria - ringrazio infine Mediaset, nonché le reti e le testate locali, per il prezioso spazio che ci potranno dedicare. Viva la Capitaneria di porto - Guardia costiera di Marina di Carrara.





L'arte nell'atrio della Capitaneria: il busto del capitano Fiorillo, in statuario di Carrara, donato dal cavatore Franco Barattini, è opera dello studio di scultura Carlo e Francesca Nicoli; l'opera è affiancata da due quadri di grande intensità marina, opera del pittore Alessandro Cogotti.

INAUGURATA LA NUOVA SEDE
DEL GRUPPO ORMEGGIATORI E BATTELLIERI
DEL PORTO DI MESSINA



Un sorriso sul mare



Gran pavese per la nuova sede

Un impegno che si è prolungato per ben otto anni. Ma alla fine il risultato è stato ottenuto. E ora per i nove componenti del Gruppo ormeggiatori e battellieri del porto di Messina è il momento di gioire. Finalmente hanno potuto trasferire la loro sede all'interno della cinta portuale, lasciando via Vittorio Emanuele, trafficatissima arteria cittadina. Finalmente la loro sede è adesso sistemata sulla Banchina I Settembre, area più pertinente alla duplice categoria, sia sotto il profilo etico di doppia componente dei servizi tecnico-nautici dello scalo marittimo siciliano sia soprattutto per motivi di comprensibile efficacia e raziocinio operativo.

Particolarmente felice della nuova sistemazione è Salvatore Rigano che nella sua qualità di capogruppo ha impostato, iniziato, condotto negli anni e portata a compimento la complicata vicenda. Ed è con fierezza che ad inizio agosto 2007 rimirava l'infrastruttura, mentre avveniva l'inaugurazione della nuova sede, con sua figlia Giovanna (Jenny) Rigano inappuntabile nel ruolo di damigella d'onore. Cerimonia vivificata dalla benedizione del fabbricato, dalla visita ai locali e dalle lusinghiere congratulazioni espresse dalla comunità dello scalo marittimo messinese, concrete testimonianze della considerazione riscossa dal Gruppo ormeggiatori e battellieri nell'ambito portuale.

Estesa su una superficie di ottanta metri quadrati la struttura è rifinita al meglio, con isolamenti di moderna concezione, coibentata fuori e pannellata al suo interno. Dotata di tutti i necessari allacciamenti e strumenti di comunicazione e di ufficio si divide in due locali: direzionale e operativo, oltre ad altri due destinati a ripostiglio e spogliatoio. Il tutto, significativamente più ravvicinato sia alla darsena delle motobarche da ormeggio e da battellaggio nonché all'area tecnica di manutenzioni e riparazioni sia a servizio della navigazione portuale. Con indubbi vantaggi nei vari profili della tempestività ed efficienza nei vari profili dell'operatività e della sicurezza.

Bella e funzionale: così la nuova sede è stata definita nelle parole d'apprezzamento e augurio rivolte al Gruppo dagli ospiti messinesi all'inaugurazione. Fra i quali il comandante della Capitaneria di porto - Guardia costiera capitano di vascello (CP) Antonino Samiani, l'allora presidente dell'Autorità portuale Enzo Garofalo, il Sindaco Francantonio Genovese, il capo pilota del porto Cotugno, ufficiali della Guardia di finanza, funzionari della Dogana, titolari e dirigenti di agenzie marittime… Insomma, la fitta rappresentanza del locale ambiente portuale. Al quale si erano aggiunti diversi dirigenti nazionali, tra cui, citando solo i servizi tecnico nautici, il direttore di Fedepiloti Domenico De Domenico e, ovviamente, il presidente Angopi Cesare Guidi.

Portfolio di Gruppo







Il porto delle sintonie

Simpatica e soprattutto significativa la cerimonia tenuta il 22 gennaio 2007 presso la sede del Gruppo Ormeggiatori del porto di Ravenna. In quell'appuntamento conviviale il presidente dell'Associazione Agenti e Mediatori Marittimi Norberto Bezzi e il capogruppo degli ormeggiatori Arnaldo Bongiovanni si sono scambiati i crest dei rispettivi organismi, presente il presidente dell'Autorità portuale Giuseppe Parrello (al centro nella foto in alto, fra il presidente Bezzi, alla sua sinistra e il capogruppo Bongiovanni).

Come scritto nel contestuale invito alla cerimonia, lo scambio dei crest ha voluto rimarcare lo spirito di collaborazione che nello scalo marittimo ravennate da sempre caratterizza i rapporti tra le due categorie professionali. Non di meno, lo scopo dell'incontro era anche quello di cercare di rafforzare ulteriormente il già solido sodalizio operativo tra agenti e mediatori marittimi e componenti del Gruppo ormeggiatori: invito a nozze per il presidente Parrello, che con tali sintonie portuali vorrebbe soddisfare gli appetiti del porto.









VENEZIA - MARGHERA

QUEEN VICTORIA, maestoso commiato



GLI ORMEGGIATORI LANCIANO IL PRIMO VIAGGIO VERSO SOUTHAMPTON

Alla via sul Regno

Un maestoso commiato, come regalità impone, con il profilo di Venezia sempre più piccolo e defilato alle sue spalle. È il pomeriggio del 29 novembre 2007; gli ormeggiatori del Gruppo di Venezia l'hanno appena sciolta dai cavi che la trattenevano a banchina: un momento che in evenienze come questa provoca tracce di compartecipe emozione anche in professionisti di dura scorza. Finalmente libera, la 'Queen Victoria' può volgersi verso il mare aperto, diretta a Southampton, lasciando l'Italcantieri di Marghera, dove è nata e formata. Pochi giorni prima, il 24 novembre era entrata nel mondo della marineria, settore crociere. Era stata consegnata ai committenti della 'Cunard', la compagnia inglese, del gruppo Carnival, proprietaria di altre due regine del mare: 'Queen Mary 2' e 'Queen Elizabeth II' (l'attuale 'QE II' a fine 2010 sarà sostituita da una omonima nuova versione, mentre per la primigenia 'QM 2' si racconta un gustoso aneddoto: negli anni Trenta la Cunard intendeva imporre il nome della regina Vittoria ad un suo nuovo transatlantico; informò il sovrano Giorgio V dell'intenzione di celebrare così 'la più grande regina mai avuta dall'Inghilterra'; il re rispose: 'Mia moglie ne sarà lieta': e fu Queen Mary).

Nessun contrattempo, invece, per il cruiser consegnato a Venezia - Marghera. Col nome bene impresso la sua mole e i suoi eleganti ambienti interni hanno dominato l'atto di consegna, svolto a bordo, nel Royal Court Theatre, presenti i vertici di Cunard e Carnival (i presidenti Carol Marlow e Micky Arison), della Italcantieri (il presidente Corrado Antonimi e

l'amministratore delegato Giuseppe Bono), oltre ad altre personalità locali, nazionali ed europee vicine al mondo marittimo. Tra queste il vice ministro dei Trasporti Cesare De Piccoli e soprattutto, il capo del Governo Romano Prodi, protagonista da presidente IRI del riassetto della cantieristica pubblica italiana, che fu indirizzata verso il settore crocieristico. Segmento di cui Italcantieri è oggi tra i leader mondiali, nonostante i massicci attacchi portati dalla concorrenza dell'estremo oriente. Per cui – rimarca Prodi – occorre investire in competitività, innovazione, qualità e costi; impegnandoci anche a richiamare la fiducia dei risparmiatori.
Intanto, nella giornata della consegna della prima nave costruita da un cantiere italiano per la Cunard si raccoglie il soddisfatto commento della compagnia: "Grandiosa e raffinata, una delle navi più belle che abbia mai visitato", l'ha definita Marlow. E Bono, di rimando: "È l'ennesima dimostrazione di quanto sia apprezzato il lavoro della nostra azienda"; fatto che anche un portafoglio-ordini di oltre 11 miliardi di euro sintetizza e ben convalida. Come altrettanto fa il gioiello della marineria appena consegnato a Marghera, frutto del concorso di genialità tra il cantiere italiano e l'armatore inglese: ennesima opera d'arte dipinta con i tradizionali colori Cunard: nero nello scafo, bianco nelle sovrastrutture, rosso nel fumaiolo e in carena.

CUNARD

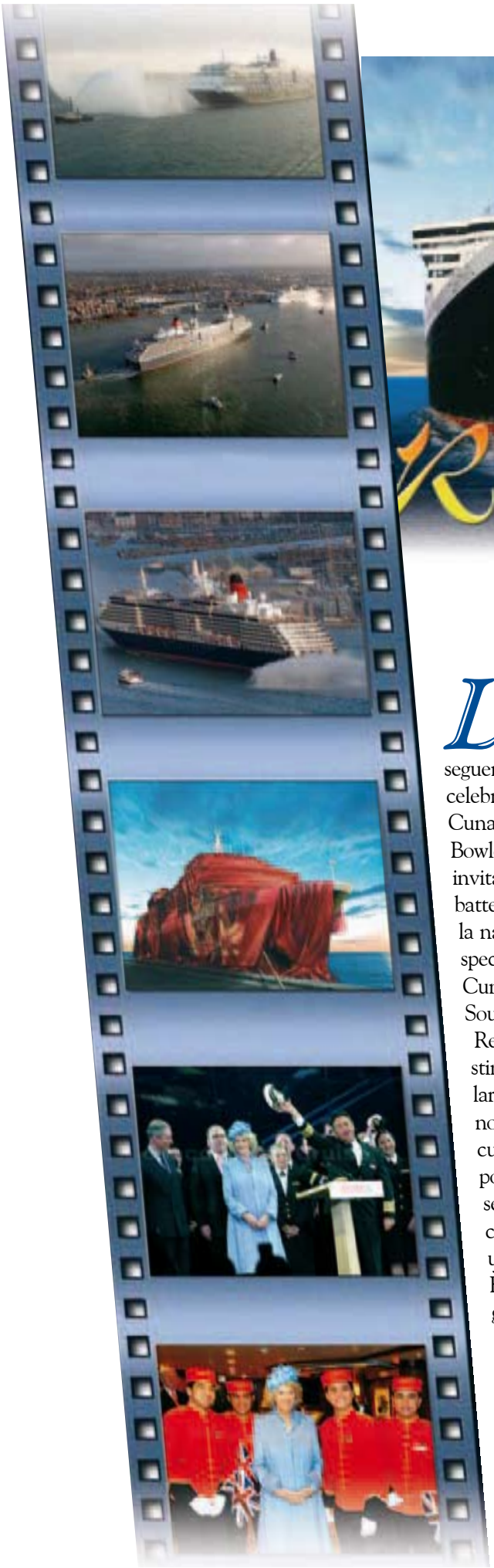






Le foto di queste pagine e della precedente mostrano la dinamica delle operazioni di disormeggio della nave crociera Queen Victoria dalla banchina Italcantieri di Marghera eseguito dagli uomini del Gruppo Ormeggiatori di Venezia. L'unità è diretta a Southampton, storico home-port inglese della Cunard, sede, lunedì 10 dicembre, della cerimonia di battesimo.







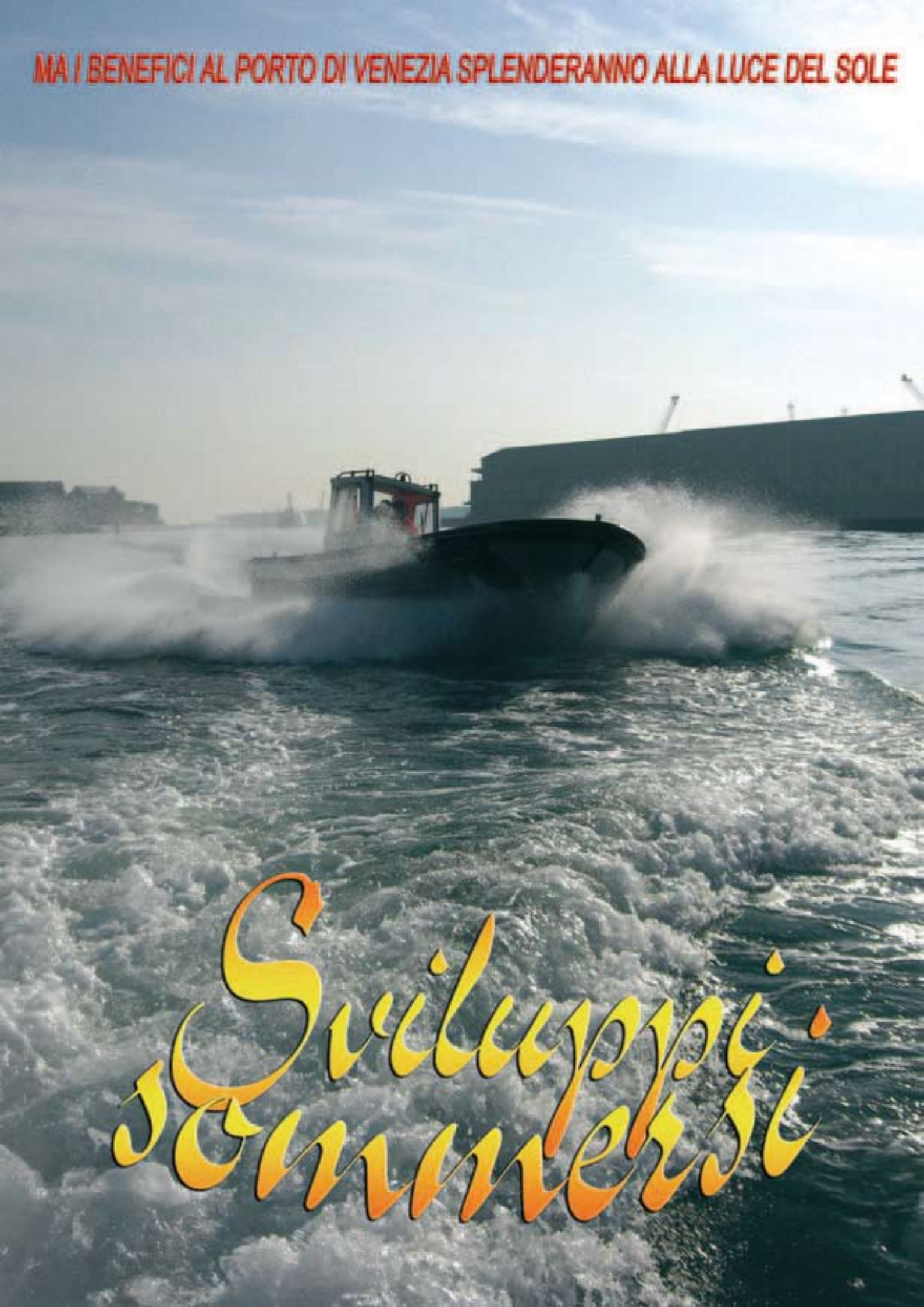
Ruggiti di leone

L'orchestra filarmonica di Londra, i cori della cattedrale di Winchester, la fanfara della Royal Navy, cantanti di opere liriche: insomma, tutti gli ingredienti necessari per onorare al meglio la 'Queen Victoria'. Così, seguendo strettamente la tradizione britannica, lunedì 10 dicembre 2007 si è celebrato nel porto di Southampton il battesimo del nuovo shipcruiser della Cunard. Madrina d'eccezione la duchessa di Cornovaglia Camilla Parker Bowles accompagnata dal marito principe Carlo d'Inghilterra. Oltre 2.000 invitati (tra cui i vertici di Italcantieri) hanno partecipato alla cerimonia di battesimo tenuta in un auditorium eretto presso il City Cruise Terminal, dove la nave era stata ormeggiata. "Il battesimo della Queen Victoria è più che speciale per la presenza delle loro Altezze Reali", ha detto la presidente della Cunard Carol Marlow. "E noi siamo lieti che sia gli ospiti sia i cittadini di Southampton abbiano partecipato a questo eccitante evento"

Realizzata nello stabilimento Italcantieri di Venezia - Marghera al costo stimato di 300 milioni di sterline 'QV' stazza 89.500 grt. È lunga 294 metri, larga 32,25, alta 54,5; pesca 7,9 metri e può navigare alla velocità di 21,3 nodi (23,7 alla massima potenza dei motori). Dispone di 1.007 cabine, di cui 864 esterne (718 con balcone) distribuite nei 12 dei complessivi 16 ponti. Può alloggiare 2.014 passeggeri (capacità max 2.402) e si avvale del servizio di 900 membri di equipaggio. La progettazione e le caratteristiche costruttive, di ambientazione e tecnologiche della 'QV' non ne fanno solo una moderna nave crociera; la lanciano anche come fucina d'innovazioni. È il primo cruiser con palchi privati nel suo teatro Royal; il primo museo galleggiante, che espone la storia della Cunard; ha una biblioteca su due piani, ricca di seimila volumi e di magnifiche scale a spirale… Piscine, ristoranti, casinò, negozi, e quant'altro di tipico in una nave crociera di gran lusso completano il regale quadro d'insieme. Che aggiungendosi alla 'QM 2', varata nel 2004, e in attesa (2010) della nuova 'QE' permette alla presidente Marlow di esclamare: "Il leone della Cunard può di nuovo ruggire!".

Nelle foto in sequenza: l'arrivo della Queen Victoria nel porto di Southampton; un visione artistica dell'unità ricoperta dal simbolico drappo; la duchessa di Cornovaglia durante e dopo la cerimonia di battesimo .

MA I BENEFICI AL PORTO DI VENEZIA SPLENDERANNO ALLA LUCE DEL SOLE



Sviluppi sommersi

Il futuro affiora dal canale sommerso

Vl'ultimo scorcio del 2007, sia nel suo aspetto industriale sia in quello commerciale. L'avvenimento più significativo ha riguardato la nave crociera di gran lusso 'Queen Victoria', consegnata dalla Fincantieri di Marghera alla inglese Cunard. Ma è tutt'altro di minore significato la precedente impostazione nello stesso stabilimento della nave crociera 'Costa Luminosa', che sarà consegnata a Costa Crociere nella primavera 2009. L'unità, tredicesima della flotta crocieristica della compagnia, stazzerà 92.700 tsl, sarà lunga 292 metri e potrà ospitare 2.260 passeggeri in 1.130 cabine, di cui ben 772 con balcone privato. E ancora a Marghera sarà realizzata una gemella della 'Luminosa' che dovrebbe entrare in servizio a marzo 2010. Sempre sul comparto crocieristico, ma stavolta sul versante commerciale del porto è assai rilevante l'ingresso di Venezia nel 'club dei milionari' del traffico passeggeri: risultato che pone lo scalo marittimo lagunare dietro soltanto a Napoli in Italia, al terzo posto in Europa e al tredicesimo nel mondo, con un numero di presenze raddoppiate nel giro di un decennio.

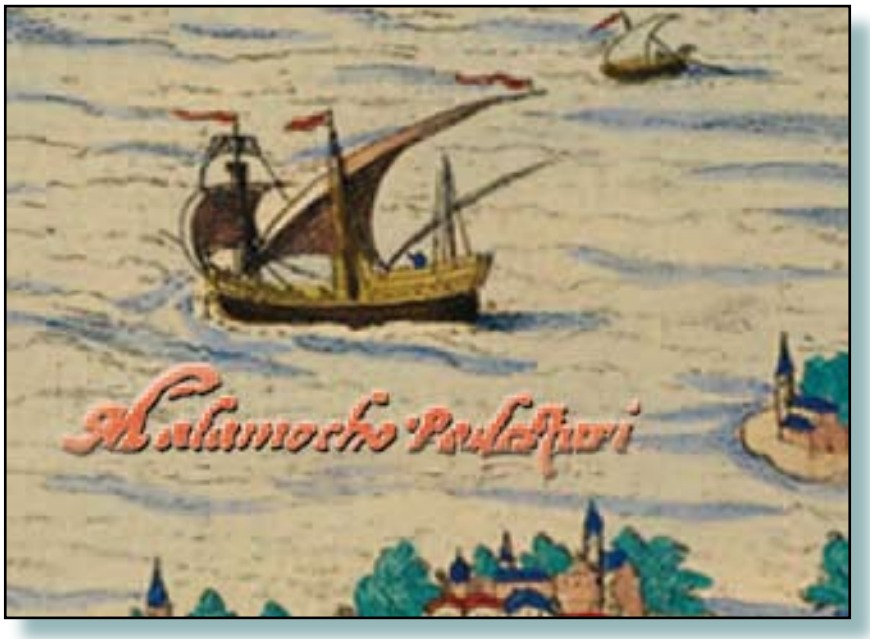
Ma non solo cantieristica e traffici dedicati ai passeggeri. Le novità di Venezia - e quindi di Marghera -riguardano pure le merci, con particolare riguardo ai trasporti containerizzati, con tutto il corollario di impianti, logistica, intermodalità e servizi che ne consegue. E che genere di novità!, capaci di rigenerare il volto del porto allo scopo di fargli assumere, come precisato dal presidente dell'Autorità portuale Giancarlo Zacchello, un preminente interesse internazionale, "al servizio non solo della città, ma di un territorio più vasto, che comprende il NordEst d'Italia e i paesi europei ad esso adiacenti". Su tale orientamento del porto lagunare. Le iniziative sono molteplici e di rilevante spessore. Ma una in particolare richiama speciale attenzione. Riguarda la recente ripresa dei lavori di escavo del canale Malamocco-Marghera nonché. Decisiva, ancorché sommersa a 11,50 metri sotto il pelo dell'acqua, l'opera mostrerà alla luce del sole tutti i suoi pregi non appena la prima portacontainer di grossa portata ne percorrerà la rotta. Dunque, un decisivo passo per raggiungere l'obiettivo di un porto sempre più competitivo e protagonista dei traffici marittimi internazionali.

"I lavori di escavo a -11,50 metri del canale Malamocco-Marghera e degli altri canali di grande navigazione, previsti entro il 2008, daranno una nuova vitalità economica e funzionalità operativa al porto", ha detto





il presidente Zacchello. "L'escavo del canali, condizione essenziale per lo sviluppo dei traffici, aumenta la competitività e l'efficienza non solo del porto, ma dell'intera Regione. Riusciremo finalmente ad accogliere anche le grandi navi, con più carico, meno costi per armatori e trader, minor tempo di allibo e tempi più brevi. Stiamo lavorando per offrire un porto sempre aperto, in grado di offrire servizi più funzionali, di alta qualità e a costi concorrenziali. Tutti i progetti realizzati in questi anni per riqualificare e ampliare le aree del porto commerciale, costruire infrastrutture portuali, potenziare i collegamenti stradali e ferroviari, finalmente cominciano ad avere senso e permetteranno un reale rilancio dell'attività portuale". Senso importante, questo, innestato su uno dei maggiori poli occupazionali della Regione, che uno studio dell'Università Bocconi, ha stimato in 19.000 i posti di lavoro creati dal porto, indotto compreso.
Il canale Malamocco-Marghera è la principale via di accesso alle banchine portuali in cui quale si svolge tutto il traffico merci. Causa il limitato pescaggio, dal 2004 le navi erano costrette a arrivare non a pieno carico. Al contrario, con l'imponente dragaggio, che nel 2008 asporterà tre milioni di metri cubi di sedimenti, grazie al ripristino di un pescaggio adeguato nei canali verrà consentito l'ingresso al porto anche alle navi di maggiore portata e a pieno carico.
Da un'analisi effettuata dall'Autorità portuale sulle caratteristiche tecniche attuali e future delle portacontainer emerge la possibilità di operare navi con capacità di 4000 teu, che toccano anche altri porti adriatici. Da notare che il -11,50 metri del canale renderà possibile anche la sostenibilità economica dei principali servizi di collegamento feeder verso i principali hub mediterranei.







Finito di stampare
giugno 2008

ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI
IRTUALI EMERGENZA
E PARCHI PORTI ITALIANI

