Porti & servizi tecnico nautici

PERIODICO DI ATTUALITÀ E CULTURA MARINARESCA (edito da A.N.G.O.P.I. - Roma) - ANNO XV N°1 (nuova serie) LUGLIO 2009 / GENNAIO 2010
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (Conv. in Legge 27-02-2004 n°46) Art.1, Comma 2 e 3 - CNS/GE/PA-NO/GE

Ormeggiatori a tutto gas

ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI

Porti & servizi tecnico nautici

PERIODICO
di CULTURA
e ATTUALITÀ
MARINARA

direttore:
CESARE GUIDI

direttore responsabile:
GIORGIO GIORGINI

redazione:
16144 GENOVA
Via S. Moro, 99
tel 010.8595957
mobile 335.6668744
fax 010.8595957
seaserv@tin.it

Progetto grafico,
impaginazione:
Sea Services

Stampa:
Stabilimento tipografico
S.B.R. srl
Via Tufarello, 27
S. Sebastiano
al Vesuvio (NA)

Autorizzazione:
Tribunale di ROMA
n° 299/2008

ANNO XV
(nuova serie)
N° 1
LUGLIO 2009
GENNAIO 2010

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

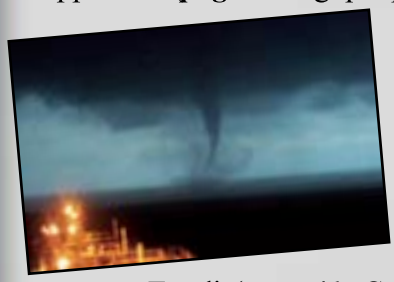
ASSOCIAZIONE NAZIONALE
GRUPPI ORMEGGIATORI e BARCAIOLI
PORTI ITALIANI
MEMBRO DELL'EUROPEAN BOATMEN'S
ASSOCIATION (E.B.A.)

00198 ROMA - Via Ancona, 37
tel 06.44249850 / 44249853
fax 06.44249862
www.angopi.it
angopi@angopi.org

sommario



Un 'Porti & servizi tecnico nautici che si attorciglia su se stesso, questa edizione intitolata Ormeggiatori a tutto gas, estesa su un semestre. Quasi tutte le sue ottanta pagine traggono spunto dagli argomenti trattati nell'assemblea generale ANGOPI ***(pag. 2)***, svolta il 3 dicembre 2009 a Pomezia (***da pag. 4***: Benvenuti a casa vostra!; Barra su nuovi asset strategigi. Con grinta!; Allegati; Una giornata in armonia tra le note conclusive), o nelle sue appendici (***pag. 7***: Angopi apre casa; ***pag. 26***: Traballio brasiliano d'amarradores italiani - Welcome on board; Scatti sulla missione; ***pag. 32***: Match energetico sul ring adriatico - Puzzle d'alto mare; Ciak sul set adriatico; Terminal A- LNG, lngc 'Dukhan'; Menzione di riguardo alla fida m/b).



Daglì spunti proposti dall'assemblea prendono avvio ampi approfondimenti, a cominciare dalle lettere di ringraziamenti/encomi ricevute dai Gruppi: delle Isole Egadi (***pag. 41:*** Coraggio tra i marosi - Levanzo, grazie dell'assistenza!), di Gaeta (***pag. 44***: Rotta sul quadrante civico - Recuperi e sgombri alla banchina Porto Salvo), Pozzuoli (***pag. 46***: La lunga estate rovente - Il grazie del sailtrotter). Poi, il servizio più corposo della rivista, da ***pag. 47***, titolato Chioggia, Milazzo, Napoli, Venezia, irrompono le nuove imbarcazioni. Apre a ***pag. 48*** la Ormeggiatore 1, del Gruppo Ormeggiatori di Chioggia (Prove in mare nel periplo d'Italia - Avanti tutta verso il mare di Chioggia). Si prosegue a ***pag. 54*** con Aurea Chersoneso, del Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli del porto di Milazzo (Alla via sulla storia - Al timone di un mito; Dietro le quinte di Aurea Chersoneso; Avanti tutta sulla rotta dell'efficienza del servizio; Colpi d'elica sul posto di lavoro).



E ancora a ***pag. 62*** con la Portosalvo, del Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli del porto di Napoli (Un fiotto di fiducia) nonché, ***pag. 64***, la Mehari dello stesso Gruppo partenopeo (Un balzo d'efficienza) entrambe corredate dai titoli: Fiducia nel futuro moltiplicata per tre; Tris d'assi vencente calato dal Gruppo (perché oltre alle due nuove motobarche il Gruppo ha inaugurato la sua nuova sala operativa); e allora, dai quotidiani e web locali: Nuove navi e sala operativa per la cooperativa guidata da Di Bernardo; Sala operativa e due nuova imbarcazioni per il Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli del porto di Napoli; La necessità di innovarsi malgrado la crisi). Infine Interceptor del Gruppo Ormeggiatori del porto di Venezia ***a pag. 72***: Danza irlandese nel rondò veneziano; L'entrée di un cavallo di razza; Interceptor, immagini di un giorno speciale.



Chiude il numero di Porrti & servizi tecnico nautici un argomento che era purtroppo di attualità nel giorno dell'assemblea Angopi a Pomezia (lì si è svolta l'intervista) nè tuttora i problemi da esso derivati si sono risolti. L'articolo conclusivo è a ***pag. 78*** ed è titolato: La picchiata sarda. Al suo interno, a ***pag. 80***, sempre la Sardegna conclude con Capitanerie in rosa, il via a Golfo Aranci.



Assemblea generale ANGOPI



POMEZIA 3 DICEMBRE 2009



ANNUNCIATO L'ACQUISTO DELLA NUOVA SEDE ANGOPI

Benvenuti a casa vostra!



Il titolo dell'edizione invernale dell'assemblea ANGOPI è d'obbligo. Celebra un traguardo, 'tagliato' dopo quasi trent'anni di un percorso irto di ostacoli, ma anche colmo di tenace volontà e di fiducia. Dunque, 'Benarrivati a casa vostra'! Dalla cui soglia, volgendosi indietro, ogni ormeggiatore e barcaiolo, attraverso il proprio ricordo di protagonista, o attingendo ai racconti di chi li visse in prima persona, può scorgere, ben vivo, l'altrettanto importante punto di partenza del lungimirante proposito di allora. Il proposito concepito il 10 luglio 1980 di farsi valere non solo per le doti qualitative, professionali, tecniche e organizzative dei singoli Gruppi dislocati nei vari porti italiani, ma anche attraverso l'azione di un proprio istituto associativo, in grado di assicurare, in maniera unitaria, sia la tutela sia lo sviluppo della categoria: due obiettivi di reciproco intreccio e sostegno, entrambi perseguiti con determinazione ed efficacia.
La notizia dell'avvenuto acquisto della sede romana dell'Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli dei Porti Italiani è stata comunicata dal presidente Cesare Guidi il 3 dicembre 2009 a Pomezia, nel corso della sua relazione all'assemblea generale di Angopi. E in quel momento alcuni tra i presenti sono riandati al ricordo o al racconto di riunioni fatte nelle 'sedi' di qualche appartata saletta di trattoria di Roma, o di Fiumicino, ai tavoli di una cena sparagnina, per la formazione di un complesso professionale oggi formato da sessanta Gruppi (56 ormeggiatori e 4 barcaioli) che operano in novanta porti nazionali, con un organico complessivo di 865 unità.

Quel balzo dai tavoli di trattorie alla via consolare

Le parole che hanno accompagnato l'annuncio dell'acquisto della nuova sede nella via Salaria, perfezionato il successivo 17 dicembre, sono significative. Guidi ne ha evidenziato l'importanza come immagine di prestigio nel panorama dell'associazionismo marittimo-portuale e quale simbolo concreto della crescita della categoria: un impegno costante e sempre più rilevante per favorire sviluppi meglio attagliati alle evoluzioni operative, ma anche per dare una dimensione esatta ad una realtà numericamente ristretta, ma tutt'altro che modesta nei suoi contenuti professionali, tecnici e organizzativi. Dunque, una funzione sempre più moderna dell'Associazione riscontrabile anche



nelle modifiche al suo Statuto, approvate dall'assemblea. Modifiche da inserire tra i diritti e i doveri dell'impianto statutario, per apportarvi una sorta di 'carenaggio' atto a difendere la coesione della categoria.
Assieme a quello dell'acquisto della sede, il capitolo delle modifiche allo Statuto è ricomparso nelle considerazioni finali del presidente Guidi, in primis volte al riconoscente atto di omaggio agli ormai anziani fondatori di Angopi (ma anche ai vecchi ormeggiatori e barcaioli disseminati nelle città portuali) e al doveroso compito di tramandare il loro senso di lungimirante responsabilità alle nuove generazioni. L'eredità dei vecchi è qui - ha detto Cesare Guidi - nel modello che ci consente di essere ancora presenti come categoria. Ma quale sarà il lascito dei 'vecchi' di oggi a chi li avvicenderà? Senza dubbio è la sede. Ma lo è anche il significato profondo dell'unitarietà di categoria, ribadito anche in questa assemblea dalla compatta adesione alle modifiche dello Statuto (e del Regolamento) per 'carenarne' l'attualità.
Oltre ai temi estrapolati per 'diritto di precedenza', l'intervento del presidente di Angopi ha presentato altri argomenti di forte e diffuso interesse. La relazione ha toccato aspetti di sconcerto e preoccupazione per una crisi che scarica i suoi deleteri effetti soprattutto sui lavoratori; che è fonte di crescita di diseguaglianze sociali, dell'assottigliamento dei risparmi di una vita; e della quale non si vede come e quando si concluderà. Crisi che susciterà azioni protezionistiche volte a incrementare i consumi interni, riposizionando la globalizzazione in casa propria, con protezionismi aborriti a parole, ma non nei fatti, contro i quali l'Europa dovrà attentamente vigilare.
Crisi da cui non sfugge il mondo dei trasporti e dei porti in particolare, esposti a mire di privatizzazioni; che se sopraggiungessero in maniera generalizzata o insensata creerebbero situazioni critiche anche nei Gruppi ormeggiatori e barcaioli, soprattutto in termini di deriva professionale.
Professionalità di ormeggiatori e barcaioli che, al contrario, richiama apprezzamenti e richieste operative; e questo non solo per gli interventi di emergenza, i cui elogi infittiscono le bacheche dei Gruppi. Attestati

Ecco il lascito ai giovani dai vecchi di oggi

Quella professione dai mille richiami marinari

di stima e inviti operativi che sono di disparata provenienza e di svariata tipologia, originati da carenze imprenditoriali ed espletati anche adottando formule organizzative inedite in accordo con l'Autorità marittima, senza sguarnire i compiti istituzionali di categoria. Ecco allora, ad esempio, il fornire equipaggio a navi disarmate e prive di propulsione da trasferire, l'affiancarsi a campagne archeosubacquee, il recupero in mare di materiali pericolosi per la navigazione, gli interventi di assistenza nell'ambito della nautica da diporto (Sailornet ha sollecitato il rinnovo della convenzione) e altro ancora. Ma soprattutto azioni di ben più ampio profilo e impegno, quali l'ennesima 'missione' di ormeggiatori all'estero, assieme ai colleghi olandesi, nell'off-shore petrolifero, nonché l'accordo stipulato in alto Adriatico con una società di rigassificazione con terminal in mare aperto per operazioni di ormeggio, disormeggio e altre assistenze a navi gasiere. Riscuotendo, come detto, apprezzamenti; ma anche, talvolta, adesioni dei committenti ai suggerimenti degli ormeggiatori, in particolare nelle materie nautiche e marinaresche in cui eccellono.


SERGIO M. CARBONE


MARCO MANDIROLA

A quanto sopra, anche se disgiunto dall'ordine cronologico degli argomenti esposti dalla relazione (tra l'altro si fanno riferimenti al regresso dei traffici marittimi e all'andamento della riforma della legge 84/94), subentra il capitolo della formazione professionale. Sorretti dai complimenti acquisiti, ormeggiatori e barcaioli potrebbero scivolare nella convinzione di non avere più alcunché da imparare. Nulla di più sbagliato!, perché l'esperienza insegna che c'è molto altro da apprendere, indotto soprattutto dal continuo evolversi della tecnologia navale. Su questo semplice, ma importante assunto Angopi e l'organismo di addestramento professionale Thesis hanno dato 'un colpo di acceleratore' al concordato, innovativo processo d'istruzione via internet dedicato e personalizzato ad ogni singolo ormeggiatore e barcaiolo. Ciò sulla falsariga del concetto espresso da Guidi nelle sue considerazioni conclusive, secondo cui la crisi insegna che tra le sue funeste spire la qualità del lavoro deve essere difeso in tutto e per tutto.

Ma i capisaldi della difesa del lavoro non si costruiscono solo nei porti italiani; neppure discendono soltanto dalle pur basilari avvedutezze assunte con impegno dai Gruppi ormeggiatori e barcaioli sui fronti professionali, tecnologici e organizzativi. La linea difensiva sta infatti assumendo perimetri europei, come ammoniscono gli argomenti esposti sia dal professor Sergio Maria Carbone, consulente di Angopi, sia da Marco Mandirola, coadiutore dell'Associazione per le relazioni con le associazioni degli ormeggiatori europei e di quelle internazionali, che hanno preso la parola dopo la relazione del presidente Guidi. (Nel prosieguo dei lavori assembleari sono state presentati anche resoconti riguardanti il Contratto collettivo nazionale di lavoro; le attività collegate alla missione degli ormeggiatori in Brasile e presso il terminal adriatico di rigassificazione; le tariffe; il sistema qualità ovvero le certificazioni ISO; i profili professionali, questi ultimi con lo start-up e l'esposizione delle procedure operative in merito al corso di formazione e qualificazione professionale di categoria, a cura del comandante Simone Quaranta, promosso da Angopi e Thesis).

Dunque, la necessità di una vigorosa linea difensiva affinché eventuali zampate europee non abbiano a lacerare i livelli professionali, tecnici e organizzativi guadagnati dagli ormeggiatori e barcaioli italiani; o meglio sull'integrale settore dei servizi tecnico nautici, poiché è sulla totalità del comparto che sembrano addensarsi nubi minacciose. Da qui l'invito del professor Carbone affinché l'intero arco dei servizi tecnico nautici italiani si compatti per farsi trovare pronto e preparato alla ventata di liberalizzazioni che sembra prospettarsi. Anche perché potrebbe darsi che il comparto del pilotaggio, rimorchio e ormeggio divenga di competenza nordeuropea, proiettando visioni differenti da quella sudeuropea e mediterranea. Ecco allora l'esigenza fondamentale di

I capisaldi difensivi del sopravvivere di categoria

Nord e sud in conflitto nell'Unione europea

una forte aggregazione dei servizi tecnico nautici, a favore della quale conforta l'azione di Angopi proiettata, appunto, al compattamento dei servizi tecnico nautici italiani ed esteri, la cui disaggregazione sarebbe da detrimento a tutto il settore.
Di tale situazione se n'è fatto portavoce anche Mandirola, accennando a fatti sconcertanti, taluni provenienti proprio dall'interno della categoria europea degli ormeggiatori. Stupore, il suo, nell'apprendere di una legge inglese che riduce ai minimi termini i requisiti professionali degli ormeggiatori; ma ancora più sconcerto di fronte alla posizione di un delegato tedesco dell'Eba che, intendendo porsi in concorrenza in altri porti, ineffabilmente vorrebbe che l'Europarlamento riducesse i livelli professionali della categoria! E poi, altre preoccupazioni per via dei nuovi assetti di Bruxelles, che non indicano quale diverrà la Commissione di riferimento relativa ai servizi tecnico nautici. Mentre non è certo di buon auspicio l'intervenuta scissione degli ormeggiatori francesi in due associazioni in conflitto tra di loro. Al contrario, confortano le notizie positive recate da Mandirola dalle sedi di sua competenza. Una, di origine Eba, riguarda gli ormeggiatori greci posti sulla medesima 'lunghezza d'onda' italiana, perciò compartecipi in tutte le iniziative, compreso il non desistere dal sollecitare l'Europarlamento sugli standard professionali minimi da applicare alla categoria. Mentre, per quanto attiene l'Ibla, è da registrare l'ingresso nell'associazione degli ormeggiatori di Tunisia, dalle caratteristiche assai simili a quelle italiane, dunque un nuovo alleato sul fronte mediterraneo.

Angopi apre casa



Una sede di proprietà, impronta del cammino fatto dall'Angopi e dagli ormeggiatori e barcaioli ad essa associati verso i ruoli di rilievo che hanno conquistato nei porti italiani. È questo il significato profondo contenuto nell'immobile di Roma, acquistato il 17 dicembre 2009 dall'Associazione, dove trasferirà i propri uffici.

Nelle foto: la firma del contratto di acquisto da parte di Angopi dell'immobile di via Salaria stipulato presso lo studio notarile Gisolfi.

Barra su nuovi asset strategici. Con grinta!



Colleghi e amici, ormeggiatori/barcaioli, graditi ospiti, torniamo, come di consueto, qui a Pomezia dopo un anno per celebrare, comunque a distanza di sei mesi dall'ultimo incontro tenuto a Capoliveri nell'isola d'Elba, i nostri lavori assembleari. Visto il programma, so che ci aspetta una giornata molto intesa e allora colgo subito l'occasione per estendere il mio personale saluto a voi tutti; un caloroso saluto che, assieme alle riflessioni che intendo esporvi, spero possa concorrere al proficuo svolgimento della nostra 14ª Assemblea Generale tenuta nel segno della mia presidenza.

1 LA CRISI

Oggi come oggi, a mio avviso, non è ben chiaro che tipo di impatto può determinare il riassetto che sul piano economico e non solo, che sta avvenendo nel mondo. Vorrei allora aprire questa mia relazione partendo dalla semplice considerazione che ogni crisi comporta comunque una distruzione enorme di ricchezza che in concreto non risparmia nessun ceto sociale, ma soprattutto si scarica sui lavoratori, sui ceti meno abbienti, generando gravi problemi di tenuta economica e quindi di condizioni di vita e di lavoro.
In giro c'è davvero una gran voglia di voltare pagina però, ci sembra di vedere, senza che molti abbiano davvero imparato la lezione nell'insensata speranza che si possa ripartire da dove ci eravamo fermati.
Dico questo perché guardandoci attorno, e quindi non solo in Italia, non sembra emergere la volontà di superare la debolezza di quelle linee imposte ad esclusivo appannaggio di un'economia segnata dal neoliberismo, dal turbocapitalismo, combinata con il laissez-fare monetarista e che in particolare, hanno favorito le performance delle imprese più spregiudicate e dedite esclusivamente alla crescita e spartizione dei dividendi. Linee e norme giuridiche, giova ricordare, che scaturiscono anche a seguito del famoso dogma coniato da Ronald Reagan – "*lo Stato non è mai la soluzione, è il problema*".
E peraltro e per esempio, non so concepire in modo diverso la tendenza in atto oggi negli "Stati più avanzati" di sfruttare e trasformare un bisogno primario, una risorsa, un bene essenziale alla vita come è l'acqua potabile, in un prodotto commerciabile e consegnare alle regole del mercato, e quindi sottoposta a forma speculativa, un diritto umano universale che sta alla base della vita di tutti gli essere viventi *[È quanto meno*

inconcepibile che si affronti in questo modo un problema la cui soluzione sta alla base della nascita della civiltà umana. Nascita che è avvenuta proprio per l'esigenza delle comunità: mesopotamica, egizia… per garantire le comunità allora esistenti dell'afflusso dell'acqua attraverso grandiose opere idrauliche per lo sviluppo agricolo e per le vitali esigenze dell'uomo. La distinzione che si dice esistere e che sarebbe risolutiva riguarderebbe la separazione del bene acqua dal servizio. Ma come è pensabile che una società moderna basata su insediamenti umani, accentrati in un senso e dispersi in un altro, e con una molteplicità di esigenze che oltrepassano largamente un'economia basata sul primario, possa affidare un bene come l'acqua ad interessi tutti rivolti verso la formazione dei profitti? Se c'è un problema è semmai quello di rendere efficace, ammodernare, rinnovare tutto un sistema obsoleto e dispersivo di distribuzione idrica. È forse da questo punto di vista che occorre valutare costi/benefici degli investimenti pubblici e dei loro obiettivi da realizzare].

Riassetto pagato soprattutto dai ceti meno abbienti

Per il superamento di questa crisi, sicuramente, abbiamo sentito in giro tante ricette, ma è indubbio che in ogni modo occorre afferrare le ragioni più profonde da cui essa consegue e di lì ripartire. Soltanto così si possono intravedere gli orientamenti atti ad una risoluzione che non sia solo transitoria, momentanea, effimera. Certo, sono da confutare le ingannevoli promesse della casa per tutti, l'illusione di un Bengodi fondato sui debiti, l'infernale meccanismo dei mutui subprime, ma in particolar modo penso alla rimozione di quelle tendenze che risultano, *in primis*, le cause principali. Mi riferisco alle strutturali e prolungate crescite delle diseguaglianze sociali comprese le profonde disparità esistenti nei vari Paesi del mondo. Paesi ricchi e Paesi poveri la cui tradizionale distinzione si sta da un lato ulteriormente aggravando e dall'altro modificando fra coloro che rimangono in un ambito tradizionale di culture locali e coloro che invece stanno all'avanguardia nella ricerca più sofisticata del sapere scientifico e dell'alta tecnologia. E come non accennare che l'aggravarsi della situazione dei Paesi poveri è acuita dal cinismo con il quale i Paesi ricchi, ma pure quelli emergenti, favoriscono obiettivamente la creazione e l'esercizio del potere di una cosiddetta classe dirigente che limita l'analisi dei problemi al solo al tornaconto personale, violando diritti umani e i diritti alla sopravvivenza del proprio popolo.

È anche per queste ragioni che sono in essere, o che comunque trovano il loro brodo di coltura, conflitti come il terrorismo che hanno connotati inediti rispetto alla storia umana o azioni piratesche che resuscitano cose tipiche del passato. Ci sarebbe quindi bisogno di attuare un vero cambiamento nei sistemi politici, nelle ideologie dominanti, nei valori etici, nell'individuare strumenti di vera protezione compresa una rete di sicurezza sociale. È questo il difficile compito dell'epoca attuale, dove sembrano aggrovigliarsi i temi più variegati e distanti: climatici, idrogeografici, economici, antropologici, politici, sociologici (società liquida, affumicata) e che comunque poggiano su fattori chiaramente di natura economica, di organizzazione produttiva del rapporto fra remunerazione del capitale e remunerazione del lavoro, fra aumento degli squilibri creatisi nella distribuzione della ricchezza…

L'effetto clessidra di una società in affanno

Come non richiamare che Eurostat nel rendere noto la continua crescita del tasso di disoccupazione nei Paesi dell'area dell'euro, denuncia che oggi ci troviamo di fronte al dato più elevato dal gennaio del 1999. Mentre in casa nostra, secondo l'Istat, nei primi nove mesi dell'anno il calo della produzione industriale registra il dato peggiore dal 1990. Oltre a questo nel frattempo continua ad imperversare quell'arcipelago di sigle senza tutele [i co.co.co., i co.co.pro., il job sharing, il job-on-call, il lavoro interinale e in somministrazione] tutto a favore di una società detta sempre più a "forma di clessidra", dove il centro si assottiglia e i granellini di sabbia scivolano nella parte bassa.

Uno spaccato di tale assottigliamento è evidente anche nel nostro Paese. A tal proposito la Banca d'Italia rivela che a partire dagli anni Novanta la distribuzione del reddito nazionale è mutata sistematicamente a vantaggio dei dirigenti, dei professionisti e degli autonomi a scapito quindi della maggioranza degli stipendiati. E sempre parlando di assottigliamento certo non giova a tutti coloro che, raggiunto un certo seppur piccolo risparmio, soprattutto attraverso reali rinunce, realizzano oggi rendimenti dello 0,5% all'anno, quali quelli che si ottengono investendo sui buoni del Tesoro.

Da questa mia prima e rapidissima riflessione della crisi ne deriva poi una conseguente valutazione sull'impatto che tutto ciò può avere sul trasporto e sulle rotte marittime e la difficile previsione sia per la quantità che qualità, tipologia delle navi e delle stesse merci.

2 LE AZIONI PROTEZIONISTICHE

'metamorfosi invisibile' delle ricchezze mondiali

In questo senso giocano un certo ruolo alcune tendenze abbastanza evidenti quali per esempio, l'estendersi di un mercato relativamente "chiuso" nell'area dell'estremo oriente (India, Cina, la penisola Indocinese, ecc…). Infatti, la finalizzazione delle risorse derivate dal proprio export, sta indirizzando sempre più questi Paesi verso i consumi interni, accelerando quel fenomeno denominato "la metamorfosi invisibile", che sta ridisegnando la geografia della ricchezza mondiale. È pur vero che si tratta di un mercato composto da consumatori con poche disponibilità finanziarie, ma che comunque rappresenta, in un'area di dimensioni umane vastissime *[ricordo che, secondo i calcoli della Banca mondiale, lo sviluppo economico ha generato in Cina un ceto medio di 800 milioni di persone];* quindi in un'area di dimensioni umane vastissime registriamo condizioni e possibilità di vita superiori a quelle attuali realizzando in questo modo i nuovi confini e l'espansione di un "mondo low cost": "metti a uno ciò che mettevi a cento e vedi di venderne mille", perché è questo il motto!

E come non considerare che gli accadimenti successi in questi ultimi anni ci fanno capire che i cinesi sono capaci di tutto. Basta fare riferimento, come fatto più eclatante per il nostro settore, a Yangshan, il porto di Shanghai, il più grande del mondo, realizzato in un batter d'occhio, con una capacità di imbarco/sbarco di trenta milioni di container all'anno, costruito su un'isola e collegato alla terraferma attraverso il terzo ponte più lungo del mondo [32,5 km] inaugurato il 1° dicembre 2005.

Dall'altro penso agli Stati Uniti e alla loro fortissima esigenza di ridurre il deficit commerciale e di recuperare quelle produzioni manifatturiere, abbandonate ben prima dell'emergere delle nuove economie orientali, ma oggi irrinunciabili anche per garantire uno sviluppo del trend occupazionale. Al riguardo occorre aver presente che il Congresso di Washington ha inserito la clausola "Buy American" (compra americano) per stabilire che la spesa pubblica vada solo a beneficio delle aziende Usa. Così come non bisogna dimenticare che questo impatto riguarda anche il campo dei servizi. Compagnie aeree americane che utilizzavano call center situati all'estremità opposta del pianeta per prenotazioni, biglietti elettronici, reclami di bagagli smarriti, eccetera stanno cambiando politica aziendale ri-localizzando questi centri in patria, mettendo pertanto in discussione, dopo decenni in cui l'outsourcing dell'assistenza ai clienti è stata la regola, uno dei fenomeni più evidenti della globalizzazione.

E l'Europa non è da meno. In Inghilterra, in barba al principio della libertà di circolazione della manodopera dentro l'Unione europea, scoppia il caso "dei posti di lavoro inglesi da riservare solo ai lavoratori inglesi" [«British jobs for British workers»]. Dal canto suo il Presidente francese come contropartita all'erogazione di sussidi pubblici [Achetez Francais] impone a Peugeot e Renault, l'obbligo di comprare componentistica prodotta solo da aziende nazionali. Tutti i leader, unanimemente concordi nel condannare il protezionismo a parole, nei fatti però propendono chiaramente a scaricare sugli altri i costi della crisi.

Europa fondamentale per i servizi di pubblica utilità

Parlando ancora della nostra Europa, oggi allargata a 27 Paesi, sembra esserci la possibilità, almeno finora, di un insediamento delle proprie industrie all'interno dei suoi territori favorendo in questo modo la condizione di commerciare verso l'esterno prodotti verosimilmente più "ricchi", altamente qualificati, ma che sul piano della quantità risultano sicuramente inferiori. È pur chiaro che la competitività dei nostri distretti produttivi - collegati a Volkswagen, Fiat, Michelin, Pirelli, Nokia…, che rappresentano potenze industriali con un superlativo bagaglio di capacità innovativa e di creatività organizzativa – resta tale se c'è la volontà di favorire e incrementare gli investimenti in ricerca e sviluppo.

Ma è altresì importante che assieme alle forme di vera competitività – penso all'istruzione, alla produttività, all'innovazione, alla ricerca nel campo delle energie rinnovabili, agli investimenti, ai nuovi brevetti…– l'Europa, che rimane comunque una realtà vasta e articolata, seppur caratterizzata da alcune differenze significative, sappia ancor meglio valorizzare "la complessa relazione esistente fra: capitale fisico, tecnologico, umano/intellettuale e dinamismo imprenditoriale" riconoscendo nell'autorità dello Stato il dovere di agire per il bene comune; e per questo esercitare un potere d'intervento in grado di indirizzare non solo l'economia, ma la stessa società nel senso che tutti i cittadini devono avere ugual diritto di partecipazione alla vita economica e sociale.

Un'Europa perciò che pur nelle diverse articolazioni, rappresenti uno strumento fondamentale non solo: per l'ordine sociale, la sicurezza e la difesa (tribunali, prigioni, esercito, ronde…), ma anche quel soggetto sovraordinato che valorizzi l'azione collettiva, la validità del sacrificio, la solidarietà, la capacità di garantire servizi universali di pubblica utilità, ospedali, scuole, università, collegamenti.
Un'Europa quindi in grado di coniugare le prerogative di carattere sociale alle esigenze di una vincente competizione inserendosi nel processo di crescita dei Paesi emergenti attraverso prodotti che sappiano rispondere alla sfida del mercato alzando l'asticella tecnologica dei prodotti (ambientale, biologico, medico, nanotecnologico), evitando "le delocalizzazioni fuori dall'Eurozona" e quei ritardi, grazie ai quali si registra l'invasione diffusa, come ad esempio è successo e sta avvenendo, nel campo automobilistico, nella cantieristica navale, nell'elettronica, nell'ottica di precisione…

3 IL RUOLO PUBBLICO DEL PORTO

Ora per capire l'impatto che tutto ciò può avere per il nostro comparto dobbiamo tener conto anche degli orientamenti che cominciano ad essere forti. Penso ai sistemi portuali e quindi all'armonizzazione sinergica, alla complementarietà di più porti, come politiche ed obiettivi avanzati non solo dalle Autorità Portuali, ma anche dai terminalisti la cui eventuale soluzione lascia aperto il problema: porto bene pubblico o porto affidato in buona sostanza se non esclusivamente ai privati, e quindi con tutte le conseguenze connesse a questi due indirizzi fondamentalmente diversi?
La tendenza diffusa in questi anni del ricorso spasmodico alle privatizzazioni ci ha resi sicuramente più realistici e disincantati. È pur vero che nessuna ricetta risulta infallibile. Ma in quei settori, dove resta preminente l'interesse collettivo e nei quali è stata estesa l'economia di mercato, deregulation e liberalizzazioni non hanno affatto prodotto i grandi vantaggi sperati per i cittadini/consumatori. È risaputo, e peraltro è in discussione in questi giorni al parlamento americano, che ad esempio la privatizzazione della salute ha effetti disastrosi: in America, nella nazione più ricca del mondo, ben 46 milioni di cittadini non hanno diritto ad alcuna assistenza sanitaria e per molte persone ammalarsi significa la rovina.
Al riguardo voglio fornirvi un dato molto chiaro e preoccupante. La mortalità infantile – il rischio per un bambino di morire prima dei 5 anni – è due volte più elevata in America che in Portogallo o in Slovenia. La probabilità per una donna americana di morire durante il parto è tre volte maggiore che in Grecia. Dice Rampini "Ecco un caso classico in cui il mercato ha semplicemente fallito nella gara con lo Stato". Allora, anche qui, come non ribadire che è cosa naturale e intrinseca la tendenza del mercato a massimizzare i profitti e dividendi fino alla esasperazione che, come abbiamo visto, vieppiù determinata da una combinazione di fattori culturali e psicologici, assume connotazioni in grado di causare uno dei maggiori circoli viziosi dei tempi moderni.

I circoli viziosi di un mercato fuori controllo



Tutto questo è l'esatto opposto di una società dove l'obiettivo principale non è il guadagno di pochi, bensì il benessere di tutta una popolazione e la vera crescita di per sé non può essere mai un parossistico e spasmodico fine, ma uno strumento di un processo per edificare una società sana, basata su un diffuso potere d'acquisto, sulla ricchezza di massa, sul valo-

re delle relazioni umane e della coesione sociale, per un significato più sostanziale del termine stesso di benessere. Ma per la realizzazione di questi obiettivi lo Stato non può abdicare al ruolo di regolatore, arbitro e tutore del bene collettivo.
Tornando al nostro comparto dico allora attenzione! Qualora i porti diventino essenzialmente privati, seguendo una logica in piena contraddizione rispetto a ciò che il mercato ha rovinosamente prodotto – penso alle inefficienze, al generalizzato scadimento dei servizi, all'aumento delle tariffe, alla decantata libertà di scelta del consumatore che in molti casi è solo una presa in giro, alla stessa privatizzazione delle nostre aree portuali che non ha prodotto nel tempo un miglioramento di traffici e una maggior occupazione per i lavoratori rispetto ai porti concorrenti, al fatto che non esiste un rapporto consuntivo, un confronto tra il prima ed il dopo, laddove si sono realizzate queste privatizzazioni – si creerebbe una condizione negativa per lo status attuale dei Gruppi, piccola cosa anche se per noi grande, ma rompe un criterio fondamentalmente unitario che è quello della garanzia della sicurezza e la conseguente rischiosa deriva deprofessionalizzante del servizio, oggi invece sempre più inteso come valore pubblico da garantire ad alti standard di qualità a beneficio dell'intera comunità portuale.

Quelle bacheche dei Gruppi così piene di gesta valorose

Come non menzionare, facendo ovviamente gli opportuni distinguo che: "*lo spirito di sacrificio e il senso del dovere dimostrato dai pompieri di New York in occasione dell'11 settembre è una "merce" che nessuna impresa privata può offrire sul mercato*". Preso atto, senza voler fare facile retorica, che nessuna impresa privata può offrire sul mercato azioni così eroiche, per quanto ci riguarda di gesta che richiamano interventi valorosi e coraggiosi, ovviamente e per fortuna e speriamo non capitino mai a quel grado di immolazione, sono comunque piene le nostre bacheche. E ciò da che cosa deriva? È il risultato della forza del nostro modello organizzativo consolidato da un rapporto di lavoro autogestito, che sviluppa spontaneamente quel processo condiviso di valorizzazione delle responsabilità che con capacità, efficacia e con orgoglio, siamo in grado di offrire nel momento del bisogno!
Fatte queste riflessioni e traducendo in un valido pragmatismo la nostra azione, penso di poter dire che nonostante tutti i nostri sforzi non ci sentiamo ancora appagati, tant'è che stiamo portando a compimento quel progetto formativo le cui linee sono state definite ed approvate all'Assemblea dello scorso anno (di questo argomento ne parlo più esaustivamente in seguito) convinti come siamo che il porto è innanzitutto un valore per la comunità e quindi un bene pubblico nel quale, in particolar modo quei servizi portuali che esercitano un'attività di interesse generale devono innanzitutto soddisfare, garantendo ottimi standard di sicurezza, in tempi e con costi congrui, tutti gli utenti. In più ad un organismo attivo ed incisivo come il nostro, che deve avere senza tentennamenti la capacità di agire e intervenire con uomini e mezzi appropriati per affrontare i casi di emergenza, sempre più vengono chieste o comunque deve rispondere a delle funzioni aggiuntive, anche se non sono proprie del nostro ruolo. Tutto questo comporta e contribuisce a dare un significato positivo alla cosa "pubblica" e per quanto ci riguarda sentirci responsabili di un servizio che c'è stato assegnato.

Professionalità off-shore, apprezzamenti agli armeggiatori

Quello che a me preme in questo momento sottolineare è che col passare del tempo e con iniziative appropriate l'Angopi e i Gruppi hanno visto consolidare il loro prestigio e la loro stima di cui godono. Iniziative agganciate al principio di una costante e sempre più qualificata professionalità indirizzata alla ricerca delle forme più idonee per migliorare il servizio ovunque. È proprio questo che ci ha consentito da un lato di realizzare la collaborazione di carattere internazionale con i colleghi di Rotterdam e qui voglio ufficialmente ringraziare e nello stesso tempo complimentarmi per l'ottimo risultato avuto da Paolo Oneto e Stefano Trombini nell'ultima missione in Brasile, apprezzamenti che estendo a tutti quelli che con la stessa serietà, tempestività e competenza hanno partecipato alle operazioni svolte fino ad oggi. Al riguardo richiamo la nota inviataci da Gerard Monden coordinatore per la KRVE, che ci esprime la sua massima soddisfazione per il lavoro svolto in ciascuna disciplina – sia in on-shore che in off-shore – e che ha permesso la piena riuscita dell'operazione del Gavea Lift. Afferma inoltre "che per la KRVE e per l'Angopi c'è da essere fieri di questo risultato", e ringrazia infine i colleghi ed anche il personale dell'ufficio per l'intero lavoro svolto *(vedi il resoconto dell'operazione brasiliana fornito all'assemblea da Stefano Trombini, ndr)*.
Non va nemmeno sottaciuto l'esito ottenuto nei confronti degli americani del GNL Adriatico, ma soprattutto voglio rilevare la straordinaria novità che, grazie alla costitu-

zione dell'ATI, registriamo (*vedi nella rubrica 'Anteprima' il resoconto dell'approccio alla nuova, impegnativa attività al terminal degassificatore off-shore in alto Adriatico presentato all'assemblea da Arnaldo Bongiovanni, ndr)*. Si tratta dei giudizi fortemente positivi legati ai comportamenti umani e professionali vissuti in quella unità di intenti profusa per le operazioni al terminale. Di fronte a questo quadro generale noi abbiamo scelto di incrementare ed estendere la nostra preparazione collettiva ed individuale e nello stesso tempo intendiamo cogliere l'opportunità per meglio attagliare il valore tariffario ad una corrispondenza sempre più stretta e trasparente del valore tecnico operativo in cui la generale attività si svolge.

4 L'ANDAMENTO DEI TRAFFICI

Credo di poter dire, in buona sostanza, che in questi anni nelle nostre varie assemblee, nell'analisi dei dati di traffico, ci siamo presentati con valori generalmente positivi, pur se in misura diversa tra porto e porto, ma, tutto sommato, abbiamo sempre registrato diffuse crescite. Questo continuo incremento oggi, però, subisce un contraccolpo determinato dalle cause e dalla gravità della crisi, una calamità che lascerà tracce per anni dove peraltro si incunea la devastante ventata di protezionismo a cui facevo riferimento sopra, che sta producendo la caduta verticale del commercio internazionale. Fattori che certamente non favoriscono la previsione dei flussi di traffico e le loro linee di sviluppo.
Per tutte queste ragioni i dati, questa volta, nella comparazione con l'anno passato, mostrano una diffusa flessione. Mi riferisco, ragionando sui numeri che ci sono pervenuti relativi a Gennaio-Agosto di quest'anno, dove – su un campione dell'82,24% delle prestazioni e del 88.19% del fatturato rispetto allo stesso periodo dell'anno passato – registriamo un calo delle prestazioni del 5.36% e del 1.89% del fatturato netto, dati che di per sé non risultano certamente drammatici, ma francamente preoccupano. È certo che a fronte di un calo del 5.36% delle prestazioni, risalta che il fatturato si è ridotto solo del 1,89%. È indubbio che per questo risultato gioca a favore una certa caratterizzazione della tipologia delle navi che solcano i nostri porti.
Questi dati, però, di per se non sembrano far percepire interamente al nostro settore la



dimensione esatta della crisi economica mondiale, mentre è noto che è ancora ben lontana dall'aver ceduto il posto ad una ripresa, ecco perché suggerisco, ancora una volta, soprattutto a chi sente sulla propria pelle i morsi più acuti e feroci della crisi, di attivare tutti gli strumenti necessari per favorire la capacità di resistere e, senza tentennamenti, intervenire con le azioni più appropriate perché la crisi non sta affatto vivendo la sua lunga "coda" ma è tuttora ben presente.

Dalle statistiche che autorevoli studi hanno elaborato vediamo che la nostra portualità nei traffici containerizzati, perde meno rispetto agli altri porti della Spagna mediterranea, mentre dati positivi sembrano essere confermati dall'incremento avuto nel settore della crocieristica. A tal riguardo giova richiamare quanto affermato nella relazione annuale di Assoporti dal Presidente Nerli: "*...In alcuni casi, proprio per le crociere, si sono addirittura segnate punte mai raggiunte in precedenza, che a fine stagione potrebbero far raggiungere a qualche porto livelli record*". Io aggiungo però che ciò non attenua affatto la gravità della crisi anche perché si può presumere che la crescita della croceristica è andata a discapito di un uso del turismo diverso da prima.

Azioni anticrisi per favorire capacità di resistenza

Accanto questo si può anche prevedere, e l'esperienza di Chioggia ce lo dimostra, che ulteriori opportunità di lavoro posso derivarci dalla la creazione di piattaforme sia come terminali o congiunzione del trasporto marittimo, sia per ricerche geomarine di carattere scientifico e di materie prime, anche energetiche.

Al riguardo, comunque, mi sorge una preoccupazione obiettiva. Anche se il costo del petrolio greggio sui mercati mondiali nel dicembre 1998 era di 9,64 dollari al barile, nel luglio 2008 costava 147,50 dollari, con la benzina a prezzi record, oggi 3 dicembre 2009 è di 75,66 dollari, emerge il chiaro rischio che l'impatto profondo e prolungato di questa crisi possa inficiare il settore delle energie rinnovabili, determinando così un sostanziale abbandonando degli investimenti verdi provocando l'ennesima condanna per l'ambiente. Mi auguro che i capi di governo che si incontreranno a Copenhagen nei prossimi giorni per la conferenza sul clima, ultimo meeting di una serie iniziata a Kyoto nel 1992, per definire gli obiettivi delle emissioni di gas ad effetto serra, sappiano finalmente spendersi per dimostrare il valore del rispetto dell'ambiente che non può essere confuso per un costo.

5 LA RIFORMA DELLA LEGGE 84 / 94

In merito alle più recenti versioni, l'ultima è del 25 novembre, delle bozze provvisorie di testo unificato dei disegni di legge di riforma della legislazione in materia portuale di cui alla legge 84/94, devo dire che qualche preoccupazione sorge riguardo alle annotazioni avanzate da Assologistica al punto 1-*quater* dell'art. 11, di tale bozza. Infatti, seppure le osservazioni sono riferite ai costi derivanti dal servizio di rimorchio, che non essendo obbligatorio riversa solo su una parte degli utenti l'intero costo della sicurezza, la perplessità sorge laddove volendo estendere più equamente tra tutti i potenziali beneficiari tali costi, questa regola non venga circoscritta, per ovvie ragioni, al solo servizio di rimorchio sprigionando tutta una serie di deleteri effetti che tale indirizzo implica come il ricorso alla tariffa binaria di cui ho copiosamente parlato in altre relazioni. Ed è una preoccupazione che emerge nonostante il nostro servizio sia reso obbligatorio per la totalità degli utenti. Comunque giova sottolineare che ci siamo resi disponibili ad affrontare questo problema al tavolo ministeriale, perché la vera inquietudine ci deriva da un eventuale stravolgimento dell'accordo interassociativo.

Porto: bene pubblico che deve restare un bene di tutti

In ogni modo, per quanto possiamo esprimere sulla base delle nostre misurate esperienze, sulla 84/94 manteniamo un giudizio in buona sostanza positivo seppur, obiettivamente, occorre riconoscere che sul versante del lavoro registriamo in via definitiva, il superamento della "riserva del lavoro" con l'abrogazione [trasformazione] delle Compagnie, dall'altra parte residua come dice Camnillo Arcuri "*... un conglomerato di interessi ancora più forti, attestati nella feroce difesa del diritto di posizione. La differenza è che questo secondo fronte gode di un trattamento estremamente riservato su cui nessuno arriva a mettere il naso...*".

Ritornando alla bozza provvisoria del 25 novembre sottolineo come dato importante che il disegno di legge, continua a recepire per intero l'accordo interassociativo del 12 aprile 2007. Restano comunque per l'iter di approvazione della riforma, insoluti importanti e complessi nodi la cui soluzione si rende necessaria per rafforzare ed adeguare

la legge alla luce delle mutate condizioni intervenute in questi anni tenuto conto che il porto è un bene pubblico e che deve rimanere un bene di tutti. Penso quindi all'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali, alla chiara designazione dei Presidenti e non ultimo ci preoccupano quelle tendenze che, ad opinione delle Organizzazioni Sindacali, introducono lo stravolgimento delle regole esistenti generando la precarizzazione dei rapporti di lavoro e contro le quali, dopo anni di pace sociale, hanno proclamato lo sciopero generale.

6 LA FORMAZIONE

Sul percorso fatto al fine di realizzare il nostro programma di aggiornamento e qualificazione professionale relazionerà nel dettaglio Giorgio Pilara, nel tecnico e sul da fare, anche perché entro il prossimo mese vogliamo partire, ci informerà il comandantete Quaranta. Per quanto mi riguarda intendo invece soffermarmi sul valore di questo primo passo, importante, che abbiamo deciso di compiere assieme e unanimemente, all'Assemblea generale dello scorso anno.
Voglio assicuravi che questo anno non è trascorso invano. Abbiamo nel frattempo fatto la "mappatura" dell'analisi del fabbisogno formativo, la scheda 3, a cui avete risposto tutti. Abbiamo altresì acquisito i pareri favorevoli, pur con i necessari distinguo, nell'ordine da parte di: Assoporti, Comando Generale, Confitarma-Federagenti-Fedarlinea e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Con le Organizzazioni Sindacali, il 29 settembre abbiamo definito un protocollo d'intesa mirato allo sviluppo della qualificazione professionale e delle competenze di cui devono essere in possesso gli ormeggiatori/barcaioli *(vedi documento riportato più avanti, negli allegati, ndr)*.
Ho piena contezza del grosso e costante impegno occorrente affinché l'intero progetto si realizzi bene e seriamente. È comunque un sacrificio ineludibile perché siamo consapevoli e convinti che la formazione professionale è un ottimo investimento, un bene–rifugio che non si svaluta, e rappresenta, vieppiù in questa fase, un scelta intelligente per affrontare questa difficile situazione ed essere ancora più pronti e preparati, appena si riavvia la ripresa. Nello stesso tempo con questa azione favoriamo il ruolo dei Gruppi; ruolo che richiede e impone una sempre più alta qualificazione, una crescita delle competenze, un'elevata responsabilizzazione al fine della generale efficienza e sicurezza.
Siamo in un mondo di tali e veloci trasformazioni in tutti i campi che il pensare di essere giunti al massimo possibile, all'ottimo delle qualità professionali, è solo un'assurdità. Permettetemi un semplice inciso. Si dice che 1899 Charles H. Duell, commissario



della United States Patent and Trademark Office *[un ufficio brevetti],* abbia pronunciato una celebre frase *che suo malgrado* è rimasta nella storia: "*tutto ciò che può essere inventato è stato inventato*". Da allora ci sono susseguite un'infinità di invenzioni fondamentali ed oggi, più di prima, si sa che moltissimo ancora deve essere inventato. Basti pensare al campo delle nano-tecnologie, a quell'insieme di tecniche che consentono la creazione e la manipolazione di oggetti materiali di dimensioni comprese tra 1 e 100 nanometri. *[1 nanometro = un milionesimo di millimetro. Per ottenere una dimensione di 20 nanometri, bisogna dividere per 1.000 lo spessore di una cartina da sigarette].*
Si tratta di un vasto insieme di scienze e di applicazioni che fino a pochi anni or sono erano impermeabili l'una all'altra e che oggi convergono realizzando la prodigiosa "interazione" definita Bang: acronimo di byte, atomi, neuroni e geni, aprendo straordinarie prospettive di innovazioni tecniche ed organizzative come ad esempio: la bionanotecnologia (osservazione del comportamento di molecole individuali all'interno di sistemi biologici), laboratori di analisi medica miniaturizzati su un chip, computer portatili capaci di un miliardo di operazioni al secondo, batterie a basso peso e alta densità di energia, produzione di schermi piatti a base di nanotubi di carbonio. Già si parla di generatori solari della potenza di un terawatt (cioè mille gigawatt *[Il gigawatt (simbolo GW) è un'unità di misura (un miliardo di watt) è l'energia assorbita da circa 350.000 utenze domestiche nel momento di massimo utilizzo].*

Fuori dal guscio per essere ascoltati nei nostri porti

Tornando a noi e al nostro piano formativo, prendo atto, conoscendo la realtà in cui operiamo, che innovare, studiare, richiede uno sforzo, veramente faticoso che non siamo sempre disposti a sopportare. Anche se poi, in seconda battuta, si realizzano delle vere soddisfazioni.
Appartenendo a questa categoria, ormai da molti anni, sono arrivato alla conclusione che presi dai molteplici problemi determinati dal servizio, dal porto, dallo stato delle banchine e degli approdi in generale, dalla nave e dagli effetti delle condizioni meteorologiche, siamo poco avvezzi ad interiorizzare le necessarie azioni per fronteggiare i mutevoli scenari che si presentano davanti a noi. Preferiamo infatti restare refrattari di fronte alla necessità improrogabile di innovarsi, qualificarsi adducendo ostacoli di tipo fisico, psicologico o per una sorta di "avulsa miopia" che si riscontra soprattutto quando perdiamo di vista e non consideriamo le difficoltà che tutti i giorni si affrontano, con sforzi titanici, nel difendere e tutelare il nostro modello perché questo è un problema che in banchina non si avverte. Voglio anche dire: ma se noi oggi siamo ascoltati nei nostri porti e abbiamo un'incidenza maggiore nelle realtà portuali, è perché molti di noi hanno capito che il sacrificarsi per migliorare la propria capacità professionale non è stato solo un modo efficace per salvaguardare il posto di lavoro, ma è anche il motivo che meglio ci ha consentito di capire il processo trasportistico/portuale e di conseguenza attrezzarci per diventare una componente attiva di questo processo.
Posso dire che siamo usciti dal guscio! Diventa quindi importante per questo nostro sviluppo il ruolo dell'Angopi che in collaborazione con la Thesi, gestendo a livello centrale il flusso continuo ed equilibrato di idee assurge al ruolo di "levatrice o ancor meglio ad una sorta di modello "hub". Intendo dire un'organizzazione di origine circolare dalla quale si diramano in tutte le direzioni le conoscenze e le competenze, con il compito di colmare le accennate lacune favorendo, in modo non convenzionale, un processo innovativo più aperto agli stimoli in termini di qualità e di formazione.

'Rivoluzione brizzolata' nell'addestramento dei giovani

Come affermavo nell'incontro avuto con le Organizzazoni Sindacali un elemento di novità importante nel nostro progetto riguarda il "ripensamento culturale dell'organizzazione del lavoro", dove gli "anziani", una manodopera matura, che peraltro sarà una quota sempre più alta della forza lavoro, svolgerà, previa specifica preparazione, in modo continuativo e focalizzato, il ruolo di precettore interno, in grado di "accompagnare" i più giovani nell'addestramento e formazione oltre che a verificare costantemente sul campo gli sviluppi intervenuti e la preparazione acquisita. È una sorta di nostra "rivoluzione brizzolata" che intendiamo applicare, anche come base dell'attuazione del programma in seno ai singoli Gruppi.
La scelta infine di assegnare questa consulenza alla Thesis, società esperta del settore formativo nel campo marittimo/portuale, deriva dall'assunto che attingere da conoscenze esterne al "recinto categoriale", e quindi anche al di fuori degli stereotipi che ci connotano, ci dà la concreta possibilità di mettere a fattor comune idee radicalmente innovative secondo un essenziale approccio rivolto ad acquisire le conoscenze più avanzate in ambito delle attività marittimo/portuali e dell'off-shore. Lavorare assiduamente

comunque all'interno di standard e conoscenze consolidate, anche se sicuramente aiuta, non è sempre sinonimo di garanzia del successo. Sosteneva Peter Drucker, scomparso da pochi anni, che: *"chi lavora molto è efficiente. Ma se trascura l'essenziale non è efficace perché fa soltanto un mucchio di cose"*.

7 LA RIFORMA DEI TITOLI PROFESSIONALI

L'entrata in vigore del DM 141/2008 e la successiva Circolare Unica, hanno stabilito una situazione di chiarezza sulla condizione e diritto della nostra categoria di poter ottenere il rinnovo dei rispettivi certificati professionali IMO. Si è infatti reso valido il periodo di imbarco sui nostri mezzi. Sembra altresì ormai in ordine di arrivo la disposizione che regola la conversione dei titoli posseduti [*mi riferisco a quelli di 1ª categoria*] stabilendo una deroga, valida per tutto l'anno 2010, alle disposizioni di cui al punto D.17 della circolare serie XIII n° 17 del 17.12.08.
Incertezze interpretative potrebbero insorgere con la nuova disciplina "per titoli minori" se non si tiene conto delle specificità riconducibili alle competenze di cui deve essere in possesso il personale, vincitore di bando di concorso, imbarcato sulle unità adibite al servizio di ormeggio e battellaggio. A nostro parere si pone quindi l'esigenza di introdurre con una norma avente forza di legge, da inserire all'interno delle disposizioni previste dal Regolamento al Codice della Navigazione, il titolo di Ormeggiatore/Barcaiolo qualificato, abilitante alla conduzione/direzione dei mezzi nautici in dotazione ai Gruppi a prescindere dalle caratteristiche delle imbarcazioni_stesse e dai limiti di navigazione. In quest'ottica abbiamo sottoposto un possibile testo di articolato all'attenzione de Comando Generale, VI Reparto, al quale, in forza dell'art.7, comma 2 lettera e) del DPR 211/08 sono state trasferite varie competenze tra le quali quelle inerenti il personale marittimo in merito alle qualifiche professionali *(vedi documento Angopi riportato più avanti negli Allegati, ndr)*.

Un testo articolato da inserire nel Regolamento del Cod. Nav.

8 L'ACQUISTO DELLA SEDE

In relazione ad un sempre più incisivo ruolo della nostra associazione, abbiamo visto nell'avventura e anche nell'assunzione del rischio, la possibilità dell'acquisto di una sede, *di una nostra sede*, che diventi un simbolo reale del prestigio conquistato basato però su una valida modernità, sul valore acquisito da questa nostra categoria e quindi in grado non solo di rappresentare visivamente l'Angopi, ma anche la sua funzionalità.
Abbiamo voluto una sede non solo più consona all'operatività dell'ufficio, alla sua dignità, razionalità, ordine e serietà ma anche per mettere in condizione la stessa Angopi di fare un investimento, finalizzandolo sulla base di un disegno programmato di priorità e convenienze, nell'ottica della generale e sempre più rilevante attività associativa.
Il lavoro che si svolge in Angopi è molto di più di un reticolo di contatti, è un'organizzazione - si potrebbe dire un'istituzione - che funziona al meglio quando chi ci lavora, pienamente convinto di partecipare a uno scopo, è messo nelle condizioni ottimali per poter operare, contribuendo a migliorare la funzione e il valore stesso della nostra Associazione. L'Angopi che comunque non ha né vuole avere fini di lucro e né può distribuire, anche in modo indiretto, utili, avanzi, fondi e riserve, oggi è nelle condizioni di poter acquistare una sua sede: un bene che è di tutti i Gruppi. Orgoglio e vanto, un tratto distintivo, un valore aggiunto che resterà tale finché questa nostra Associazione vivrà.
L'obiettivo inoltre è quello di dotarsi di una struttura in grado di darci la certezza della stabilità della sede e nel contempo avere un'immagine e un peso ben più consistente. E questo non vale solo per l'Angopi e tutta la sua organizzazione, ma diventa anche la nuova dimensione, sul piano nazionale, degli Ormeggiatori-Barcaioli, sganciandoci così definitivamente dalle vecchie remore e concezioni che ritenevano, per una logica un pò lillipuziana, più indicato avere una sede semplice e spoglia e perché no, disadorna, al fine di figurare come una realtà piccola e completamente sprovvista di risorse.
Il 7 luglio u.s., il Consiglio di Presidenza, preso atto delle indicazioni emerse all'assemblea generale e della favorevole congiuntura del mercato immobiliare, unanimemente ha deliberato di delegarmi alla sottoscrizione del contratto preliminare di acquisto

Il simbolo reale del prestigio di categoria

dell'immobile sito a Roma in via Salaria 89, 3° piano, interno 7, che risponde pienamente alle nostre esigenze, in quanto è suddiviso in: sala riunioni di circa 60mq, stanze per uffici, un locale addetto alla reception, 2 bagni, 1 cucina e 1 cantina. La stipula del contratto di compravendita è sottoposta alla condizione essenziale che ci sia la delibera assembleare che mi assegni tale potere e l'atto pubblico di acquisto dovrà svolgersi entro il 20 dicembre. Qualora entro tale data non venga stipulato l'atto, il contratto verrà risolto e in tal caso si perderà l'intero acconto.

9 LE MODIFICHE ALLO STATUTO

Riguardo alle modifiche Statutarie e del necessario "carenaggio", al di là della illustrazione che farà Alessandro Serra a nome della Commissione di Lavoro appositamente costituita e da essa approvate, mi preme sottolineare un aspetto che ritengo particolarmente rilevante. Mi riferisco alla proposta di inserire tra gli scopi associativi, la riaffermazione di un principio naturale, quale quello che spetta all'Assemblea, del diritto dovere di adeguare ed approvare gli indirizzi che meglio assorbano e corrispondano alle esigenze che la continua evoluzione del settore richiede.

Ora, pensando a tutta una serie di casistiche, viene acconcio sostenere, proprio per dar spazio e potenzialità ai nostri valori fondativi, che occorra mettere in condizioni l'Angopi di poter agire intervenendo su casi specifici, e cioè in presenza di iniziative o eventi che nascono in periferia e che dovrebbero o potrebbero trovare una soluzione in sede locale investendo l'esclusiva responsabilità del Gruppo. La modifica proposta dalla Commissione trasferisce invece in capo all'Angopi le responsabilità della stessa soluzione nel caso in cui il problema sorto sia riconducibile ad un impatto che possa modificare lo status giuridico del Gruppo e delle sue competenze istituzionali.

La necessità di 'carenaggi' ai dettati statutari

Questa formulazione sorge anche dalla consapevolezza, rispetto ad esperienze già condivise dall'Angopi e dagli stessi Gruppi, che su distinte questioni, nate più o meno localmente, la responsabilità delle soluzioni sono state assunte in pieno dall'Angopi, naturalmente in collaborazione con i Gruppi.

Tutto ci fa ritenere che situazioni del genere possono ripresentarsi anche perché siamo in presenza di una situazione fluida non dovuta soltanto a problemi legislativi, che abbiamo comunque sempre avuto sul tappeto, ma a questioni che riguardano direttamente prestazioni che per la loro natura, mobilità, tempi e luoghi in cui possono verificarsi, impongono la massima attenzione e coerenza per mantenere fermo il concetto attuale e basilare che riguarda, appunto, lo status dei Gruppi e la difesa "ad oltranza" dell'unicità del servizio.

CONCLUSIONI



Nel concludere questa mia relazione cerco di mutuare il motto adottato dal Presidente Obama: «*Never waste a good crisis*», che io traduco "non tutti i mali vengono per nuocere" nel senso che proprio nei momenti più difficili sia possibile mobilitare le energie migliori per fare, quando ripartirà – perché in qualche modo lo sviluppo ripartirà – non uno ma più balzi in avanti. È indubbio che la recessione lascerà considerevoli strascichi nel nostro sistema economico; allora dobbiamo approfittarne per risolvere, laddove possibile, antichi mali, incrostazioni, retaggi di cui dobbiamo, per forza di cose, liberarci. E ciò vale in assoluto, ma ancor più per la migliore trasparenza e congrua adesione della nostra "sistemica tariffaria" che costituisce, peraltro, un'asse portante della vita dei Gruppi.

Inoltre, partendo proprio dall'assunto che nulla deve essere dato per scontato in quanto acquisito una volta per tutte, la crisi ci deve far meglio capire che dobbiamo evitare l'errore tipico di mitizzare quello che abbiamo, come se ci fosse dovuto, come un qualcosa di imperituro, dimenticando che il lavoro va difeso e conquistato giorno per giorno.

I difetti e i problemi esistono a prescindere, ma possiamo superali innanzitutto evitando, come dicevo, di alimentare un apatico conformismo che è il peggior nemico della razionalità, cogliendo, attraverso la messa in atto di azioni proattive, l'occasione che appunto ci deriva dal quadro che ho descritto. Ed è in questo contesto e permettetemi il richiamo, che l'Angopi assume l'impegno di guidare l'implementazione di una politica formativa comune puntando sulla formazione continua e sullo sviluppo delle competenze, come asset strategici intorno ai quali collocare e rilanciare la funzionalità dei Gruppi e dell'intera categoria.

Leggevo pochi giorni fa su un noto quotidiano un'intervista fatta ad un avvocato che vive a Washington e raccontava dei licenziamenti che hanno recentemente colpito lo studio presso cui lavora. Quando gli hanno chiesto chi veniva licenziato nel suo studio, ha risposto che i primi sono quegli avvocati che pur seri e irreprensibili e sempre puntuali sul posto di lavoro si limitavano ad occuparsi dei casi che venivano loro assegnati senza cercare nuove opportunità. Mentre sono lasciati al proprio posto, coloro capaci di proporre nuovi servizi, inedite modalità per scovare nuovo lavoro. "Sono questi i veri e nuovi intoccabili". La conseguente riflessione mi porta facilmente a ritenere che i soggetti che svolgono mansioni meccaniche e ripetitive – e quindi laddove non si prende attivamente parte allo sviluppo di nuove proposte, né al processo di adeguamento verso le tecnologie esistenti e delle trasformazioni che avvengono a ritmi vertiginosi, – è fuori discussione che queste figure sono le più minacciate da vicino da una competitività che li rende facilmente sostituibili.

Giovani: testimoni e attori delle iniziative di categoria

Rivolgendomi infine ai tanti giovani che oggi fanno parte della nostra grande famiglia, nella convinzione che avete ragione nel essere preoccupati sulla situazione, sugli indirizzi politici e sui rimedi che di fatto tendono a scaricare su di voi, nuove generazioni, l'enorme accumulo di debiti che il Paese ha contratto, cercate di fare tesoro di questi suggerimenti e assieme a queste riflessioni tenete presente il concreto rischio che – nell'aspettare la fine della recessione per poter tornare a vedere una ripresa del lavoro da svolgere e dell'occupazione – si potrebbe aspettare a lungo.

Però, voglio anche confessarvi, che ho il piacere di vedervi testimoni e attori dei nostri investimenti e delle nostre scelte: formazione, operazioni all'estero, Gnl, sede, indirizzi valoriali…, testimoni quindi della nostra storia di cui avete iniziato a far parte, a scriverne un capitolo, e di cui rappresentate la continuazione. È fondamentale conoscere da dove si viene. Afferrare il significato delle conquiste realizzate ci aiuta a capire meglio le azioni da intraprendere per il futuro che devono essere, come l'esperienza mi ha insegnato, nel segno della ponderazione e della saggezza anche se a volte la verve giovanile non ci aiuta.

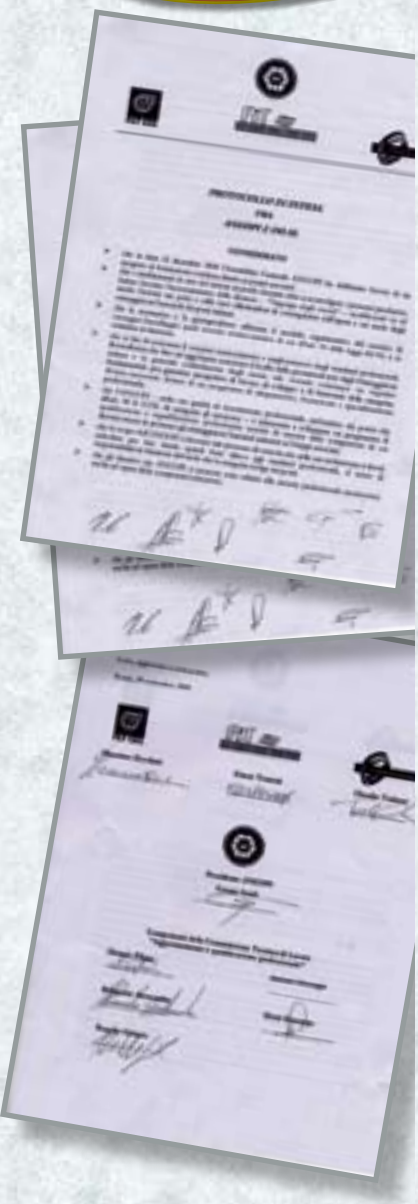
Colgo allora l'occasione per ricordare ai giovani e un po' a tutti noi, che fino a pochi anni fa il giudizio nei nostri riguardi in generale, ma anche da parte degli addetti ai lavori, era quello di considerarci come una categoria senza particolare valore. Cosa che si ritrovava puntualmente in studi estremamente accademici e di straordinario spessore dove, tutt'al più, quando ci si riferiva a noi venivamo definiti come lavoratori senza alcuna qualifica e la nostra attività di irrilevante importanza.

Il mestiere di arte marinara parte integrante del sistema-porto

In quel periodo era ovvio che la categoria cercava di non emergere per non far attirare questa attenzione del tutto negativa su di noi che comunque, coperti dalla prassi giuridica, eravamo discretamente salvaguardati. Ad un certo punto attaccati su tutti i fronti: in Italia e in Europa, abbiamo iniziato a prendere coscienza del valore della nostra professionalità, del nostro mestiere inteso come capacità tecnica dell'arte marinaresca posta al servizio delle nuove dimensioni che lo sviluppo tecnologico imponeva adeguando i nostri sistemi operativi, organizzativi e professionali rispetto alle novità intervenute. Nello stesso tempo interiorizziamo il significato e la portata del valore di servizio pubblico nell'accezione tecnico-nautica, e cioè la prerogativa di soggetti preposti istituzionalmente alla sicurezza della navigazione e dell'approdo, elevati a parte integrante del processo unitario del sistema porto, nel quale svolgono un prezioso ruolo a difesa e tutela degli interessi generali, degli utenti, delle strutture portuali comprese le comunità circostanti.

Ecco questo è il nostro percorso certamente agevolato anche per avere capito gli importanti insegnamenti ricevuti, comunque favorito dal nostro modello di cooperazione autogestita basata sulla stabilità che con rigore ed efficienza ed attraverso la massima partecipazione ci ha permesso di assegnare un significato diverso alle nostre prestazioni e soprattutto una nobiltà al ruolo che esercitiamo.

ALLEGATO



PROTOCOLLO D' INTESA TRA ANGOPI E ORGANIZZAZIONI SINDACALI

CONSIDERATO

▶ che in data 12 dicembre 2008 l'Assemblea Generale ANGOPI ha deliberato l'avvio di un progetto di formazione continua diretto ai propri associati;

▶ che i cambiamenti in atto nel settore in pochi decenni oltre a sconvolgere i processi produttivi hanno favorito l'accorciamento delle distanze – "L'ingorgo degli oceani" - modificando in tal modo l'attività nei porti e sulle navi riflettendosi di conseguenza sull'opera e sul ruolo degli ormeggiatori/barcaioli dei porti italiani;

▶ che la normativa e la giurisprudenza afferente il modello organizzativo del servizio di ormeggio / battellaggio quale servizio tecnico-nautico di cui all'art. 14 delle legge 84/94 è in continua evoluzione;

▶ che ai fini di assicurare il costante mantenimento e miglioramento degli standard professionali di eccellenza che fino ad oggi hanno assicurato il livello delle prestazioni rese dagli Ormeggiatori italiani e la generale soddisfazione degli utenti, tale essendo comunque un requisito fondamentale per garantire prospettive di lavoro, di sviluppo e di benessere della categoria, diviene necessario dotarsi di un programma dl adeguamento, formazione e specializzazione;

▶ che l'ANGOPI – nella sua qualità di Associazione professionale, nell'ambito dei poteri che all'art. 40 il CCNL di categoria gli riconosce - è interessata a sviluppare un programma di qualificazione e riqualificazione professionale nonché di crescita delle competenze di cui devono essere in possesso gli ormeggiatori/barcaioli aderenti ai Gruppi associati;

▶ che lo scopo dell'ANGOPI è favorire tale processo dl crescita che nella sua architettura si dovrà articolare per fasi, dando quindi forte rilievo agli standard professionali al senso di responsabilità in funzione del ruolo che la categoria svolge nei porti;

▶ che gli obiettivi che ANGOPI si propone sono relativi alla crescita professionale riconosciuta anche ad opera delle competenti istituzioni;

▶ che l'ANGOPI e le Organizzazioni Sindacali firmatarie, si ripropongono di valorizzare la crescita professionale anche attraverso il CCNL di categoria;

▶ che il programma di formazione deve ottenere una certificazione da parte di Ente terzo qualificato;

▶ che il progetto deve essere sviluppato in coerenza con le indicazioni che potranno pervenire dalle competenti autorità allo scopo coinvolte;

▶ che il progetto è rivolto esclusivamente ad ormeggiatori/barcaioli iscritti nei registri, ed è quindi funzionale alla formazione professionale permanente degli addetti già appartenenti alla categoria, senza quindi intaccare le condizioni di accesso alla professione, né promuovere alcuna commercializzazione al pubblico del progetto stesso;

▶ che tutti i costi dell'attività formativa sono a completo carico di ANGOPI e dei Gruppi aderenti;

▶ che peraltro, essendo la realtà dei Gruppi particolarmente frammentata, esistono situazioni nelle quali, per ragioni di bilancio, i Gruppi non potrebbero sostenere i costi della formazione prevista nel progetto. Al fine, quindi, di poter far accedere tutti i Gruppi, il finanziamento complessivo del progetto beneficia di elementi di solidarietà fra gli associati;

PROTOCOLLO D'INTESA

L'**ANGOPI** e la **FILT-CGIL, FIT-CISL UIL Trasporti**, si impegnano a promuovere una efficace sinergia al fine di concretizzare iniziative volte a:

a) sostenere e divulgare le attività formative promosse dall'ANGOPI presso i propri associati attraverso un sistema di comunicazione organico;

b) convalidare il sistema di misurazione e certificazione delle competenze acquisite dagli ormeggiatori / barcaioli aderenti al percorso formativo promosso dall'ANGOPI;

c) convalidare la declinazione del profilo professionale dell'ormeggiatore e del barcaiolo proposta dall'ANGOPI;

d) promuovere l'attività di formazione continua realizzata da ANGOPI valorizzando la figura dell'ormeggiatore e barcaiolo. Programma di formazione continua su cui c'è stato il coinvolgimento, anche nei suoi contenuti, da parte del Ministero dei Trasporti, Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, ASSOPORTI;

e) sviluppare con ANGOPI un modello / sistema di raccolta dati sugli infortuni e incidenti sul lavoro degli ormeggiatori e barcaioli volto alla creazione di un OSSERVATORIO NAZIONALE paritetico, in grado di registrare e monitorare in tempo reale lo stato dell'arte e che permetta di sviluppare azioni politiche e sociali di prevenzione (formazione/campagne di sensibilizzazione, ecc), che verrà disciplinato con apposito regolamento;

f) favorire, anche con progettualità congiunte ed in accordo con ANGOPI, lo sviluppo di interventi settoriali / territoriali al fine di realizzare azioni di formazione continua volte alla qualificazione e all'aggiornamento delle competenze degli ormeggiatori e barcaioli per rafforzare la loro conoscenza e la loro professionalità nel mercato del lavoro e nel territorio di riferimento.

Letto, approvato e sottoscritto. Roma, 29 settembre 2009

FILT CGIL: Massimo Ercolani; FIT CISL: Ettore Terzetti; UILTRASPORTI NAZIONALE: Claudio Tarlazzi

Presidente ANGOPI: Cesare Guidi

Componenti Commissione Tecnica di Lavoro "Aggiornamento e qualificazione professionale": Giorgio Pilara, Anziani Giuseppe, Belmonte Alessandro, Eletti Giuseppe, Regolin Giorgio

Una giornata in armonia















Trabalho brasileiro



Rio de Janeiro, Ottobre - Novembre 2009



d'ancoradores italiani



... Al riguardo richiamo la nota inviataci da Gerard Monden, coordinatore per la KRVE (l'azienda degli ormeggiatori olandesi affiancati dai due colleghi italiani nella missione a Rio de Janeiro, ndr)*, che ci esprime la sua massima soddisfazione per il lavoro svolto in ciascuna disciplina - sia in on-shore sia in off-shore - e che ha permesso la piena riuscita dell'operazione del Gaven Lift. Afferma inoltre che "per la KRVE e per l'Angopi c'è da essere fieri di questo risultato", e ringrazia infine i colleghi e anche il personale dell'ufficio per l'intero lavoro svolto.* (dalla relazione del presidente Guidi all'assemblea Angopi)



Stefano Trombini descrive la missione degli ormeggiatori in Brasile all'Assemblea generale Angopi.

Cari colleghi, magari non tutti mi conoscono: sono Stefano Trombini, del Gruppo Ormeggiatori del porto di Ravenna. Portando il mio saluto a questa assemblea vorrei potervi dare un breve resoconto della più recente esperienza nell'ambito dell'off-shore petrolifero che ha visto partecipare, ancora una volta, gli ormeggiatori italiani, di concerto con colleghi di Rotterdam, nel progetto della Fairmount 'Peregrine-I', condotto in Brasile da fine ottobre alla prima decade di novembre 2009. Come certo saprete, Paolo Oneto, del Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova, e io siamo tornati da poco da quest'ultima avventura all'estero, che ci ha impegnati nell'alaggio, per mezzo dell'ormai noto submergible-barge 'Gavea Lifter', del Peregrine-I, drilling vessel lunga 149 metri, larga 24, con pescaggio di 6.70 metri e un peso complessivo di circa 48.000 tonnellate.

La nave perforatrice è stata fatta scivolare nel suo alloggiamento, predisposto sulla coperta della barge con l'ausilio di cinque rimorchiatori locali, ma soprattutto per mezzo dei cavi manovrati dagli ormeggiatori. Operazione svoltasi presso i cantieri 'Estaleiro Maua' nella famosa, splendida baia di Rio de Janeiro e portata a termine con successo e soddisfazione da parte di tutti i soggetti interessati. La durata dell'intero progetto, che ci ha impegnato per dodici giorni, è stata scandita, sin dal primo giorno dalla meticolosa preparazione delle manovre e dei mezzi per l'alaggio della nave sulle taccate preparate dagli uomini del cantiere che ci ospitava.

Non fosse per le dimensioni dei mezzi e il posto dove si è svolto



il tutto, poco ci sarebbe da esporre oggi in questa sala: sappiamo di cosa stiamo parlando... Ma, visto appunto l'eccezionalità del progetto, e l'impegno fornito, non solo da noi che siamo andati fin là, ma anche da parte di chi, qua a casa, ha permesso a noi di poter partecipare a questa esperienza, mi porta ad enfatizzare il nostro operato. La barge, ormai ferma da qualche mese, necessitava non solo di lavori in coperta, ma anche in macchina. Così, oltre al mero lavoro di ormeggiatori, ci siamo uniti agli uomini Fairmount per agevolare e accelerare l'approntamento della Gavea Lifter, cominciando subito, il 25 ottobre, con il movimento da banchina a banchina della barge. E qua, gioco forte lo ha avuto '*Zio Paulo bèlo'* che, con il suo perfetto portoghese, ha permesso ai tecnici Fairmount di districare non poche *magagne* sia burocratiche sia tattico-operative.

Nei giorni successivi, con l'arrivo dei colleghi di Rotterdam, il lavoro è proceduto speditamente. Sono stati rimossi dai tamburi i vecchi cavi ormai *cotti, abbisciati* e sbarcati con l'ausilio della gru di terra. È da fare presente che, mentre si attendeva l'arrivo dei nuovi ormeggiatori olandesi, Paolo ed io ci siamo alternati alle gru di bordo per liberare la sala macchina e la coperta da vari impedimenti. Abbiamo inoltre completato le riparazioni sulla motobarca che avremmo usato per stendere i cavi alla nave nel momento dell'imbarco.

Arrivati i cavi nuovi, li abbiamo risistemati sui tamburi. Due di questi cavi sono stati voltati ai tamburi del cassero di prua, stesi e tesati alle torrette di poppa, con un congrue imbando, per facilitarne la distesa alla prua della nave e controllare che non s'incattivassero alle taccate, una volta che avremmo avuto oltre 10 metri d'acqua in coperta, trattandosi di cavi sintetici non galleggianti. Dopodiché, s'è atteso il disbrigo delle pratiche burocratiche, che avrebbero autorizzato lo svolgimento dell'operazione d'imbarco, da parte delle Autorità brasiliane, rizzando e sistemando ogni oggetto non vincolato di bordo: *...normale vita da marinai!,* insomma.

Il rapporto con i colleghi olandesi s'è subito dimostrato ottimo, sia sul lavoro sia nei momenti di pausa. E pure gli uomini e i dirigenti di Fairmount, presenti in loco, si sono subito aggregati in quella che il Project Manager (Leo Liusich) ha definito - apertamente – *"Grande Familia ...Palude"*, scherzando sul nome di una catena di ristoranti a gestione familiare di Rio. E qui giova rimarcare gli elogi per l'affiatamento e l'impegno da noi dimostrato ancor prima di cominciare l'operazione vera e propria.

Quindi, ben sapendo quel che c'era da fare, alle 6,30 del 7 novembre, voltati i rimorchi, si mollavano gli ormeggi per andare a posizionare il Gavea Lifter in zona d'ancoraggio; e alle 13.20 le quattro ancore, con circa cinque lunghezze ciascuna filate in mare assicuravano la posizione della submergible-barge in filo alla corrente.

La mattina successiva, arrivando a bordo alle 5, trovavamo la barge già

con qualche metro d'acqua in coperta. Breve breefing in control-room, e poi ognuno ai posti di manovra: lo alla gru, Paolo alle drizze, mentre la squadra di poppa, imbarcata sulla motobarca, veniva calata in mare per prendere posizione e ricevere il Peregrine-I. Che alle 6,30 iniziava la manovra d'avvicinamento. Con oltre dieci metri d'acqua in coperta, alle 8 la drilling vessel si presentava allineata, a cinquanta metri dal pontone, e noi si iniziava a stendere cavi. Nonostante la lentezza della manovra e alcuni inconvenienti tecnici, alle 10 la nave veniva assicurata nella posizione esatta; e dopo mezz'ora iniziava la lenta risalita, per poi trovarsi alle 15.30 completamente a secco.

È stata una forte emozione, al tramonto, rientrando con la lancia, vedere quello scafo fuori dall'acqua, sulla coperta di quello che fino a poche ore prima poteva sembrare solo una grossa e goffa chiatta e che ora, invece, come un enorme mano, teneva sollevata una intera nave come fosse un fuscello.

La giornata del 9 novembre cominciava come sempre prestissimo; ancora non era sorto il sole che già iniziavamo a salpare le ancore, con pilota a bordo, letteralmente *salpato* in coperta tramite il *basket*, manovrato sapientemente da Paolo, alla gru. Con cinque rimorchiatori voltati e le ancore in cubia, alle 9,30 s'iniziava lo spostamento della Gavea Lifter verso la banchina del cantiere, dove completavamo l'operazione alle 17,30 con la messa in sicurezza della barge, or-





Scatti in missione



















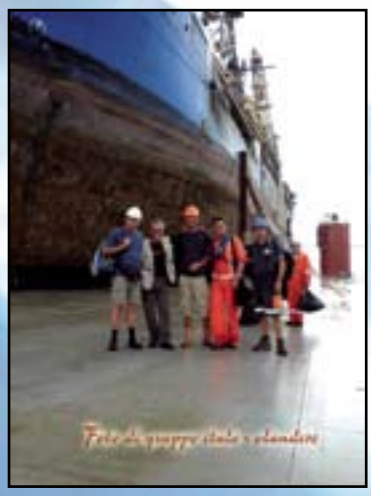




meggiandola sul lato sinistro con oltre 40 cavi!, come imposto dall'ente certificatore 'Noble & Denton'.
Si potrebbe parlare per ore sulle azioni che si sono succedute in quei giorni; da quello che la Fairmount si attendeva da noi a quello che, sicuramente, li ha bene impressionati (e che certo non si aspettava); dai *doppini* tesati col *muletto* e da quelli tesati con la gru; dalla serenità mostrata nello svolgere operazioni sulle gru di bordo, all'approntare la motobarca *scassata* e sballottata da mesi fra coperta e banchina...
Basta citare la meraviglia di un responsabile del Cantiere Estaleiro Maua: "Ma voi in quale cantiere lavorate?". E avreste dovuto vedere il suo stupore e sentire la risposta, quando Paolo gli ha detto che siamo semplici ormeggiatori italiani... *"Porque, Amarradores es um Traballio?!?"* (ma non sarà mica un lavoro quello dell'ormeggiatore?!?). Bene, abbiamo dimostrato, ancora una volta, che tipo di lavoro sia il nostro; e che persone siano quelli che lo svolgono.

Stefano Trombini

















Match energetico

Foto: pilota Moradei



Off Porto Levante, 14 agosto 2009

sul ring adriatico





Puzzle d'alto mare

Ancora una missione off-shore per gli ormeggiatori italiani, ma stavolta nel mare di casa, precisamente nell'alto Adriatico, e in partecipazione di colleghi nazionali di altri Gruppi. È questa l'inedita, impegnativa esperienza che ha unito (meglio: 'amalgamato', come scritto nel testo a seguire) gli ormeggiatori dei porti di Chioggia, Ravenna e Venezia nella fornitura dei propri servizi (meglio: della propria professionalità, della propria affidabilità, della propria tecnologia) all'impianto off-shore di rigassificazione posizionato al largo di Porto Levante.
In questo suo intervento, presentato all'assemblea generale ANGOPI di Pomezia, Arnaldo Bongiovanni (foto a destra) del Gruppo di Ravenna tratteggia i passi che portarono all'accordo tra ormeggiatori e azienda responsabile dell'impianto; ma soprattutto descrive azioni e sentimenti che hanno accompagnato il primo attracco di nave gasiera al terminal.



Nelle foto. Lo scatto delle pagine precedente è di Raffaello Moradei, senior pilot aggregato alla Corporazione piloti del porto di Chioggia, in qualità di esperto per le operazioni tecnico-nautiche al terminal lng. Le immagini di queste pagine mostrano fasi dei preparativi e dell'ormeggio della prima nave gasiera giunta al terminal.

Sono passati più di due anni e mezzo da quando per la prima volta fummo contattati dagli uomini di Adriatic LNG per la fornitura del servizio di ormeggio al loro terminale rigassificatore off-shore, destinato ad immettere in rete il 10% del fabbisogno nazionale di gas, ed inaugurato ufficialmente a Venezia il 20 ottobre scorso alla presenza delle più alte cariche istituzionali italiane e dell'emiro del Qatar, s.a. Sheikh Hamad bin Khalifa Al-Thani.

La trattativa per l'acquisizione del contratto di fornitura del nostro servizio è stata lunga e complessa, ma ha portato alla sottoscrizione del contratto tra A-LNG e l'ATI - Associazione Temporanea di Imprese - costituita tra i Gruppi di Chioggia, Ravenna e Venezia nel luglio del 2008, in seguito alle autorizzazioni concesse dal Superiore Ministero competente, dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto e, in periferia, dalle nostre tre Capitanerie.

Ritengo che sia importante sottolineare come, rispetto alla impostazione iniziale voluta da A-LNG, la nostra visione del lavoro, dettata dall'esperienza diretta maturata in tanti anni di operazioni in off-shore, sia stata infine accettata. Per fare un esempio su tutti, circa le caratteristiche delle imbarcazioni, che volevano tozze, lente e pesanti, con un bollard pull da rimorchiatore e che, invece, secondo le nostre esperienze, sono state realizzate agili, veloci e comunque in grado di "stendere" in sicurezza i cavi più pesanti.







Queste due imbarcazioni, la “Interceptor” di Venezia e la “Ormeggiatore 1” di Chioggia, stanno entrando in servizio in questi giorni e contribuiscono, ritengo in maniera eccellente, a rinvigorire con le loro caratteristiche operative l’intera flotta nazionale del Gruppi; nel frattempo, sino ad ora, sono state impiegate le imbarcazioni già in dotazione ai Gruppi, che hanno dato una risposta assolutamente positiva.

Grazie all’accordo con ‘KRVE’ *(organizzazione di ‘boatmen’ di Rotterdam con cui gli ormeggiatori italiani partecipano a missioni internazionali nel settore dell’off-shore petrolifero, ndr)* che ci vede impegnati in ogni angolo del mondo e che ci consente (lasciatemelo dire tra le righe di questa relazione) di mostrare all’intero mondo marittimo il livello di competenze, professionalità e flessibilità di impiego che contraddistingue gli appartenenti alla nostra categoria; grazie a quell’accordo, appunto, abbiamo assistito questo colosso dell’ingegneria che è il terminale A-LNG sin dal suo trasferimento via mare da Algeciras a Porto Levante, completato nel settembre del 2008, dopo circa 20 giorni di navigazione, trainato da 4 rimorchiatori d’altura da 6.500 cavalli ognuno.

Una volta affondata la struttura nella posizione definitiva, sono state completate sul posto le installazioni degli impianti, che hanno visto impegnate sulla piattaforma fino a 800 persone contemporaneamente e che, a causa del maltempo, hanno subito considerevoli ritardi, con l’arrivo della prima nave di volta in volta posticipato. Ritengo che, tutto sommato, questo ritardo ci abbia consentito di predisporre al meglio la nostra organizzazione, dandoci modo di effettuare tutta la formazione specifica richiesta; dal BOSIET - Basic Offshore Safety Induction and Emergency Training *(certificazione specifica per l’off-shore, ndr)* alla Familiarizzazione LNG, alla Safety and Security Induction specifica per il Terminale A-LNG.

Sempre questo ritardo ci ha consentito inoltre di iniziare a capire meglio i nostri interlocutori, attraverso innumerevoli meeting, che tuttora si succedono, ma anche di coltivare l’azione di reciproca conoscenza tra i tre Gruppi. Questo ci ha portato ad essere pronti quando, ormai incredibilmente, il 10 agosto, la prima nave, la “Dukhan”, è arrivata davvero!

Devo confessare che i dubbi circa la buona riuscita della prima operazione di ormeggio ci hanno attanagliato fino a quando, con facilità, prima l’”Ormeggiatore 5”, poi l’”Ormeggiatore 9” e il “Terzo Sirotti” hanno iniziato a stendere i primi cavi: in definitiva, in un’ora la prima nave era stata ormeggiata in totale sicurezza al primo rigassificatore offshore al mondo!





È in quel preciso istante, nella realtà del fatti, che si è compiuta la nostra rivoluzione organizzativa, abbandonando definitivamente quanto di arcaico e corporativo esisteva ancora dentro di noi, permettendoci di mettere a disposizione del servizio una forza comune, rinnovata e al passo con i tempi! Le barche di Chioggia, di Venezia e di Ravenna insieme a prendere i cavi, sul terminal gli ormeggiatori dei tre Gruppi fianco a fianco, come in qualsiasi altra operazione di ormeggio





in ognuno dei nostri porti: ognuno di noi portatore di esperienze diverse e pertanto per ognuno di noi una straordinaria opportunità di arricchimento professionale e umano, destinata ad alimentare sentimenti di stima e fiducia reciproci!
Prende così ancora più forza la nostra dimensione di figure professionali che svolgono un'attività di particolare rilievo di natura Tecnico-Nautica, con capacità pratica e di esperienza. L'Ormeggiatore, orgoglioso del proprio lavoro autogestito, offrendo la sua disponibilità dimostra di avere preso coscienza dei profondi mutamenti avvenuti, e ha deciso di proporsi come interlocutore serio, mettendo in campo le necessarie competenze inerenti l'utilizzazione di mezzi e impianti sofisticati offerti oggi dalla tecnica più progredita.





La "Dukhan", dopo avere disormeggiato poche ore più tardi, è tornata all'ormeggio due giorni dopo, ed è rimasta ormeggiata per una ventina di giorni, impegnata ad effettuare l'operazione di "Cool Down" dell'impianto, necessaria per portare lentamente le temperature a -162°. In questo periodo abbiamo sempre garantito la presenza degli ormeggiatori sul terminale, alternandoci ogni due giorni, unendo le forze dei tre Gruppi attraverso una organizzazione che tuttora funziona quasi in automatico.
A tutto novembre le navi approdate al terminale sono già alcune decine e l'amalgama tra i tre Gruppi in questo pur breve periodo è già consolidato, con una organizzazione del servizio che ci consente di intervenire anche quando il preavviso, dovuto ad esigenze del terminale, è veramente ridotto al minimo.
È del tutto naturale, infatti, che come in ogni nuova attività, le problematiche iniziali non manchino: alcune di ordine prettamente tecnico, altre dovute al diverso approccio culturale al lavoro. Safety e Security sono al primo posto nelle priorità di A-LNG. Non è solo una enunciazione, e questo, ne sono certo, farà crescere anche noi sotto questo profilo. Moltissimo!
Probabilmente facendo un esempio pratico si riesce a far comprendere meglio questo concetto: nei nostri porti siamo tutti abituati, costretti dalle esperienze di ogni giorno, a sopperire alle lacune "mettendoci del nostro". Per questo quando durante una operazione di ormeggio un verricello è andato in avaria, le squadre di ormeggiatori sul terminal hanno unito le loro forze e a mano, in quattro sullo stesso cavo, lo hanno alato e messo al gancio,
Al termine dell'operazione ci hanno espresso i loro complimenti per avere salvato la manovra, ma subito dopo siamo stati "ripresi" perché non bisognava operare a quel modo! L'intera operazione di ormeggio doveva essere sospesa e doveva essere informato il responsabile del terminal, il quale avrebbe emanato una sua direttiva. Se agissimo a quel modo nei nostri porti li bloccheremmo, ma questo ci impone un cambiamento di mentalità, nella visione dei problemi e della maniera per risolverli, puntando sempre più a creare le migliori condizioni possibili a garanzia della nostra sicurezza, ma anche in favore della più generale sicurezza nei porti.



Lunedì 10 agosto 2009: ciak di prova dell'inedito ormeggio (e disormeggio poche ore dopo) di una nave gasiera al primo rigassificatore off-shore del mondo, sul set del mare Adriatico, al largo di Porto Levante, presenti tutti i protagonisti della nuova avventura operativa. Poi, due giorni dopo, il 12 agosto, ecco il 'si gira!' definitivo delle operazioni di attracco della nave all'impianto e del suo distacco, avvenuto il successivo 28 agosto.

Gli ormeggiatori partecipi ai due eventi descrivono il loro lavoro, i collegamenti con gli altri servizi tecnico nautici e la cadenza del procedere delle operazioni nel 'rapportino' tecnico dei due interventi. È il brogliaccio di una sceneggiatura invero speciale, anche segnata da una imprevista quanto eccezionale tromba marina, oltre che arricchito dalla descrizione di taluni meccanismi operativi da mettere a punto.

Questi ultimi preziosi riscontri, volti all'esercizio di un sempre più corretto, efficiente, sicuro prosieguo del servizio sono emersi nelle ore di attività svolta dagli ormeggiatori distaccati dai tre Gruppi di appartenenza - Chioggia, Ravenna, Venezia - sia sopra l'infrastruttura off-shore sia a bordo delle motobarche. Ciò in una sorta di 'melting pot' professionale subito trasformato in unico filone operativo.

TERMINAL A-LNG LNGC "DUKHAN"

10/08/2009

Mooring test LNGC "DUKHAN"
GT. 93.000 LOA 298 mt. Beam 45,8
Inizio ormeggio ore 10,30 - Fine ormeggio ore 11,35
Inizio disormeggio ore 17,30 - Fine disormeggio ore 18,00

12/08/2009

Ormeggio LNGC "DUKHAN"
Inizio ormeggio ore 10,30 - Fine ormeggio ore 11,30

13/08/2009

Nel corso della mattinata effettuiamo una verifica sui punti di ormeggio, confrontando l'esito con i dati rilevati dal computer che rileva il carico di lavoro sui ganci: è presente onda lunga da Sud-Est, poi in serata da Sud.
Rileviamo il variare delle tensioni sui ganci al variare delle condi-meteo: i carichi rimangono comunque in un range accettabile, con picchi attorno alle 23 Tons.
In serata i dati vengono confrontati con il pilota a bordo della nave.

Dalla strumentazione della nave risulta la presenza di una corrente costante sotto la prua della nave direzione Nord-Sud di circa 0,01 Kts. Ed in senso contrario sotto la poppa di circa 0,10 Kts.
Sulla terraferma, a Ovest e Ovest-Nord-Ovest è presente un temporale, che provoca dopo circa ½ ora l'arrivo di vento moderato da Nord-Est.

14/08/2009

Alle 06,30 il pilota ci invia rapidamente sul terminale, poiché una tromba marina ci sta investendo (la straordinaria foto del pilota Moradei lo testimonia magnificamente).
In 15 minuti circa siamo in Control Room, pronti ad intervenire. Il pilota ci chiede di predisporci sui dolphins.
Sotto un violento temporale, con forte pioggia e vento da Nord-Est, siamo pronti al disormeggio di emergenza.
Tutti e 4 i rimorchiatori vengono messi a spingere (il Ciuciolo resta in trasmissione con il VHF) ed in seguito uno dei rimorchiatori dà il cavo a prua in previsione di un possibile repentino cambio di direzione del vento.
Dopo circa un ora, tutto passa e rientra l'allarme.
Alle 08,30 circa "Ormeggiatore 5" è sottobordo per effettuare il cambio: viene fatto un breve briefing ai colleghi di Ravenna e di Venezia ed in seguito si rientra a Chioggia.
Durante la navigazione notiamo in galleggiamento una tavola da surf e poco dopo un fusto vuoto, volati a mare certamente a causa del forte vento: recuperiamo entrambi a bordo di "Ormeggiatore 5".

16/08/2009

Ore 08,30 imbarcati sul terminal, effettuato passaggio di consegne.
Ore 09,30/10,30 effettuato controllo visivo dei cavi sui mooring dolphins di prua e poppa e pontili spring, tutto regolare, si avvisa il pilota Morello e la control room sull'esito della ricognizione
Ore 14,30/15,30 si effettua controllo sui cavi, tutto regolare, avvisato control room e pilota.
Ore 20,30/21,30 si effettua controllo dei cavi, tutto regolare, avvisato control room e pilota.

17/08/2009

Ore 08,30/09,30 effettuato controllo sui cavi, tutto regolare, avvisato control room e pilota.
Ore 14,30/16,00 effettuato controllo sui cavi, tutto regolare, avvisato control room e pilota, stesura ghia messaggera da terminal alla nave sia a prua che a poppa.
Ore 16,15 effettuate prova di "Allarme Generale" di abbandono terminal si raggiunge la muster station e si rimane in attesa di istruzioni, 16,35 fine esercitazione.
Ore 20,30/21,30 effettuato controllo sui cavi, tutto regolare, avvisato control room e pilota.

18/08/2009

Ore 08,00 si viene rilevati dal turno successivo, effettuato passaggio di consegne si procede allo sbarco dal terminal previa autorizzazione della control room.
Ore 08,45 sbarcati si dirige zona imbarcadero lato sud per imbarcare una matassa da mt. 200 da portare a terra per la preparazione delle ghie da 25 mt.



Menzione di riguardo alla fida m/b

...Non va nemmeno sottaciuto l'esito ottenuto nei confronti degli americani del GNL Adriatico, ma soprattutto voglio rilevare la straordinaria novità che, grazie alla costituzione dell'ATI, registriamo. Si tratta dei giudizi fortemente positivi legati ai comportamenti umani e professionali vissuti in quella unità di intenti profusa per le operazioni terminale.

Così il commento di Cesare Guidi, presidente ANGOPI, all'assemblea generale di Pomezia, riferendosi ai riscontri ottenuti dalle iniziative affrontate con successo dai Gruppi ormeggiatori e barcaioli aderenti all'Associazione. Un plauso assolutamente plausibile, dalle cui pieghe affiora anche la fierezza per il crescendo continuo che ha ritmato la vita professionale e organizzativa della categoria.

Dunque, la sottolineatura dei 'giudizi fortemente positivi legati ai comportamenti umani e professionali' espressi dai clienti statunitensi. Non disgiunti, però, dal riguardo richiamato dagli strumenti che permettono gli apprezzamenti per i comportamenti sopra citati. E allora, una menzione di riguardo è doveroso rivolgerla anche alle imbarcazioni che consentono di esprimere appieno quelle doti, appunto umane e professionali. Doti che chiudono una sorta di cerchio. Un cerchio che prende avvio da radicate esperienze marinaresche; prosegue nell'oculata scelta e negli opportuni suggerimenti costruttivi delle motobarche per meglio adattarle al disbrigo della professione; e che, infine, traduce in efficienza e sicurezza del servizio svolto. Come le tre m/b qui presentate nelle loro specifiche identità e qualità, due delle quali di recentissima fattura.

Ravenna, M/b TERZO SIROTTI

Dati e caratteristiche tecnico-costruttive

Nominativo internazionale: IRGI; ***n° r.i.n.a.***: 80791; ***matricola e compartimento***: 3864 – Ravenna; ***bandiera***: Italiana; ***cantiere***: TecnoKappa; ***anno di costruzione***: 2004. ***Stazza lorda***: 17.8 ton.; ***lunghezza***: 13.71 mt; ***larghezza***: 4.04 mt; ***caratteristiche dello scafo***: Plastica rinforzata con fibre di vetro; ***velocità***: 22 nodi. ***Matricola motori***: 0584693 – 0584658; ***tipo***: entrobordo diesel; ***costruttore***: Iveco Aifo (Pregnana MI); ***modello***: 8460 SRM 50; ***potenza***: 2x368Kw tarati 280Kw; ***giri/minuto***: 2200; ***cilindri***: n° 6; ***invertitore***: V Drive Twin Disc MG 5 114RV. **Strumenti nautici *Gps***: Geonav elite; ***radar/GPS***: Simrad CA52; ***vhf***: Sailor RT 4822 vhf-dsc; ***scandaglio***: Simrad CA52. **Ausiliario** Mase tipo 5.0 da 5 Kw. **Macchinari di coperta** Verricello idraulico SACRIPANTI 1500Kg; Cannoncino antincendio gittata 20mt. ***Anno di consegna***: 2004.

Chioggia, M/b ORMEGGIATORE 1

Dati e caratteristiche tecnico-costruttive

Tipo di imbarcazione: da lavoro realizzata per il Gruppo Ormeggiatori del Porto di Chioggia studiata per lavorare presso la piattaforma di rigassificazione 'Adriatic LNG'. ***Costruttore***: Cantiere Navale Marrè Marino. ***Designer***: Marine Design – Umberto Tagliavini. ***Materiale di costruzione***: GRP. ***Lunghezza f.t.***: a.t 14,96 mt. ***Lunghezza w.l.***: a.t 13,00 mt a.t. ***Larghezza***: a.t 4,68 mt a.t. ***Pescaggio***: a.t 0,85 mt a.t. ***Dislocamento***: a.t 21.5 tonnes (full load). ***Gross tonnage (IT)***: 24.33 tsl. ***Motori***: 2 FPT Cursor C13 x 441 Kw (599 Hp) La motorizzazione è composta da n. 2 motori da 441 Kw (599 Hp). **Invertitori**:2 x V-drive 360IV ZF rapp. 2.192. ***Propulsion system***: Radice propeller fixed blade. ***Elica di prua***: bow thrust idraulico. ***Steering system***: BCS. **Velocità max**: 28 kts a 18.5 tonnes displacement. ***Velocità di crociera***: 26 ktn. ***Tiro max***: 7.4 tonnes. ***Tiro continuativo***: 6.8 tonnes. ***Gancio da traino omologato***: 9 tonnes, con incorporato verricello idraulico collegato al motore e dotato di n. 4 guide, due fisse sui fianchi e due amovibili a poppa, per tenere i cavi in posizione favorevole sia per il tiro sia per la sicurezza degli operatori. ***Generatore***: MASE IS 8 rated 8kW 1500 rpm 220V 50Hz. ***Impianto elettrico***: 220V a.c. / 24V d.c. ***Capacità combustibile***: 2000/2500 lt. ***Passeggeri***:12 max. ***Equipaggio***: 3. ***Costruzione***: secondo regolamento RINA spa. ***Bordo***: rivestito in acciaio Inox mandorlato per proteggerlo dall'usura dei cavi. ***Coperta a prua***: rivestita di tread master ***Coperta a poppa***: su richiesta, prodotto antisdrucciolo applicato a pennello sul gelcoat finale. ***Alloggio motori*** con vano di grandi dimensioni, accessibile sia dal pozzetto, sia dal locale agghiaccio timone (a poppa) e dalle cuccette (a prua), tramite porte stagne in alluminio. ***Scarichi***: sommersi per garantire ulteriormente l'insonorizzazione. ***Tuga***: con vetri controvento per diminuire il riverbero delle luci cabina e con ampie finestrature anche sul tetto per ottenere visibilità a 360°. ***Strumentazione di bordo***: radar, ecoscandaglio e GPS, tutti interfacciati su due monitor LCD da 14" indipendenti, per visualizzare i dati sia su entrambi gli schermi sia, se necessario, su uno solo. ***Interno cabina***: dispone di 6 sedili Kab idraulici completi di braccioli. ***Arredo sotto coperta***: un bagno completo di wc e lavabo/doccia, un angolo cottura con relativi stipetti, 4 letti. ***Anno di consegna***: 2009.

Venezia, M/b INTERCEPTOR

Dati e caratteristiche tecnico-costruttive

Costruttore: Safehaven Marine Ashgrove, Cobh, Co Cork, Ireland. ***Lunghezza F.t.:*** 12,80. ***Larghezza F.t.:*** 3,90. ***Stazza lorda***: 19,58. ***Motorizzazione***: 2x294 Kw FTP C13ENTM77. ***Velocità di crociera***: 24. ***Velocità max***: 24. ***Autonomia***: 300 Nm. ***N° passeggeri***: 10. ***Bow truster***: a pressione d'olio 5Kw. ***Verricello***: a pressione d'olio 4t. ***Gruppo elettrogeno***: 4KW. ***Gancio per traino cavi***: 8t. ***Sistema di navigazione***: gps cartografico. Radar. Ecoscandaglio. Ais trasmissione e ricezione. VHF. Videocamera. Impianto antincendio. Doppio schermo gestione dati. ***Anno di consegna***: 2009.


Egadi
coraggio
tra i marosi



DUE ORMEGGIATORI TRAGGONO DAI GUAI UN DIPORTISTA NEL MARE IN BURRASCA

Levanzo, grazie dell'assistenza!

DOTT. BENITO MARINO COMMERCIALISTA – REVISORE DEI CONTI - PUBBLICISTA

Milano 7 settembre 2009

Egregio Signore
Cesare GUIDI, Presidente A.N.G.O.P.I. - ROMA
p.c.
LOCAMARE FAVIGNANA - Favignana

Gentili Signori
Giovanni Bevilacqua, Nicolò Campo - Levanzo

Egregio Presidente,

in relazione ad una situazione di grave pericolo per la mia persona e per l'imbarcazione di mia proprietà, che tengo all'ormeggio nello specchio di mare davanti al paese dell'isola di Levanzo (dove ho casa di ferie), ritengo doveroso segnalare all'Associazione da Ella presieduta il generoso e coraggioso comportamento tenuto, il giorno 18 luglio, c.a., dai due ormeggiatori dell'isola Signori Giovanni Bevilacqua e Nicolò Campo.

A causa di una forte mareggiata di scirocco, verificatasi il già detto giorno, alla messa in moto dei motori della mia imbarcazione (Sea Ray 480, matricola 7GE2439D), per salpare e trasferirla al sicuro nel porto di Trapani, una delle due eliche è stata bloccata da una cima vagante in mare, con conseguente spegnimento del relativo motore e ingovernabilità del natante.

Gli ormeggiatori Campo e Bevilacqua, resisi conto dello stato di pericolo in cui si è venuta a trovare la mia imbarcazione e lo scrivente stesso, senza esitazione, in un tempo brevissimo, con il loro piccolo ma potente mezzo, sono accorsi in mio aiuto e, lanciatami una cima, hanno rimorchiato l'imbarcazione fuori dal porticciolo, liberandomi anche l'elica dalla cima che l'aveva bloccata.

Con il loro coraggioso ed altruistico intervento mi hanno, così, messo in condizione di riparare a Trapani.

Mi è gradito, con l'occasione, rivolgere un sentito ringraziamento ai Signori Campo e Bevilacqua, che mi leggono in copia, e a tutta la Categoria che fa parte della prestigiosa e benemerita Associazione da Ella presieduta.

A Lei, il mio più cordiale saluto.

Dott. Benito Marino

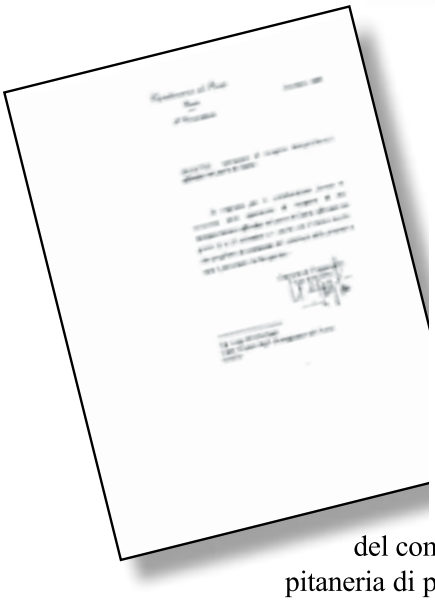
Gaeta rotta sul quadrante circo



L'AZIONE DEGLI ORMEGGIATORI DI GAETA SU MOTOPESCHERECCI AFFONDATI



Recuperi e sgomberi alla banchina Porto Salvo



Capitaneria di Porto
Gaeta
Il Comandante

Settembre 2009

OGGETTO: operazioni di recupero motopescherecci affondati nel porto di Gaeta.

Si ringrazia per la collaborazione fornita in occasione delle operazioni di recupero di due motopescherecci affondati nel porto di Gaeta, effettuate nei giorni 22 e 23 settembre u.s. anche con il vostro ausilio, con preghiera di estensione del contenuto della presente a tutto il personale che ha operato.

Capitano di Fregata (CP)
Ugo FOGHINI

I ringraziamenti del comandante della Capitaneria di porto di Gaeta sono indirizzati a Luigi Buonomo, capogruppo degli ormeggiatori dello scalo marittimo laziale, e sono da estendere a tutto il personale che ha partecipato all'azione di cui all'oggetto della missiva. La collaborazione ricordata dal comandante Foghini nella sua nota riguarda l'azione degli ormeggiatori nel recupero di due unità da pesca affondate in porto. Entrambi i motopescherecci - lunghi circa 22 metri ognuno e di 35 - 40 tonnellate di stazza - erano da alcuni anni in disarmo alla banchina Porto Salvo, alla mercè delle intemperie e in avanzato deterioramento; un degrado accelerato dalle intense piogge di fine settembre 2009 sino a provocarne l'affondamento.
Sotto la regia della Capitaneria di porto e in particolare quella del Nostromo del porto, I° maresciallo Corrado Antonio, quattro ormeggiatori e una motobarca si sono avvicendati nell'operazione, condotta dalle 7 alle 14 dei giorni 22 e 23 settembre: un giorno di impegno per singolo motopeschereccio (ovviamente a titolo gratuito, come da linea di condotta adottata dell'intera categoria degli ormeggiatori/barcaioli, volta a perseguire i generali interessi dei porti di appartenenza dei Gruppi)
Affidato all'esperienza degli ormeggiatori il recupero si è avvalso anche di un motopontone, presente a Gaeta per impieghi operativi, e di un sommozzatore per porre le fasce di trazione attorno alle chiglie delle unità sommerse. Poi, sistemati maniglioni e bilanciere, fatti riaffiorare e svuotati dall'acqua con motopompe fornite dai Vigili del fuoco, i relitti dei motopescherecci sono stati infine avviati al cantiere incaricato della loro demolizione.


Pozzuoli,
la lunga estate
rovente





Il grazie del sailtrotter

Lo sfondo è del colore Terra di Pozzuoli; in alto: motobarca della flotta del Gruppo Ormeggiatori e battellieri del porto di Pozzuoli

Il testo della nota pubblicata qui a fianco spiega tutto; non lascia alcunché da aggiungere per ulteriori chiarimenti. Innumerevoli sono le uscite in mare degli ormeggiatori e battellieri di Pozzuoli per ovviare - a supporto dei mezzi nautici del locale Ufficio circondariale marittimo - alle pecche degli stranumerosi diportisti che, soprattutto nei mesi estivi, incrociano nel raggio d'azione del Gruppo.

Nella girandola dell'emergenze non mancano quelle che più di altre destavano preoccupazioni, come l'incaglio di un battello sulla 'città sommersa'. Altre situazioni erano poi assai singolari. Come quella del giovane 'sailtrotter' olandese che autofinanziava il suo girar il mondo su una barca a vela di sei metri con lavori raccogliticci nelle sue tappe. Ma che fuori Capo Miseno, perduta l'elica, stava per finire sugli scogli; e che soccorso dagli ormeggiatori e trainato al sicuro non poteva che sperticarsi in calorosi ringraziamenti non disponendo di alcunché d'altro.

Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti
Ufficio Circondariale Marittimo di Pozzuoli

Pozzuoli 26.11.2009

AL GRUPPO ORMEGGIATORI E BATTELLIERI
DEL PORTO DI POZZUOLI - C.A. Capo Gruppo
e.p.c. A.n.g.o.p.i. - Via Ancona, n° 37 - 00100 ROMA

Sezione Tecnica/Operativa Settore Tecnica

Attività di assistenza e supporto ai fini della sicurezza della navigazione e della salvaguardia della vita umana in mare

NOTA DI COMPIACIMENTO

Si ritiene opportuno segnalare il significativo contributo fornito dagli ormeggiatori e battellieri del porto di Pozzuoli durante la trascorsa stagione estiva, per gli innumerevoli interventi effettuati in assistenza ed in supporto al personale di quest'Ufficio durante il soccorso di persone in difficoltà ed il recupero di imbarcazioni alla deriva.

Tale attività, che dimostra coraggio e senso del dovere civico, ha suscitato l'apprezzamento dell'utenza marittima in più circostanze come, in ultimo, in occasione di una difficile operazione di salvataggio, verificatasi in data 12/NOV/2009.

Il personale in questione, di cui si allega apposito elenco, nell'ambito degli interventi effettuati, ha sempre svolto il lavoro con abnegazione, competenza e serietà professionale.

Per quanto sopra si esprime il più vivo compiacimento.

IL COMANDANTE
T.V. (CP) Amedeo NACARLO