
Chioggia
Milazzo
Napoli
Venezia
Irrompono
le nuove
imbarcazioni

Dove in mare nel periplo

Ormeggiatore I

GRUPPO ORMEGGIATORI
DEL PORTO DI CHIOGGIA



d'Italia

LE 'MILLE MIGLIA' DAL GOLFO PARADISO ALLA LAGUNA VENETA



Avanti tutta verso il mare di Chioggia

Prima, la manciata di chilometri dello spettacolare trasferimento su strada - trasporto davvero eccezionale - dal cantiere navale Marino Marrè, di San Salvatore di Cogorno, entroterra di Lavagna, alla darsena del porto turistico di Chiavari. Poi, le oltre mille miglia di navigazione, dalle acque della cittadina della Riviera ligure di levante al mare di Chioggia, in alto Adriatico. Praticamente, l'intero periplo d'Italia, compiuto in quattro giorni scarsi, a partire dal 19 agosto 2009. Questa, in sintesi, è la cronaca del viaggio dal cantiere costruttore alla sede del committente del battello 'Ormeggiatore 1', consegnato appunto al Gruppo Ormeggiatori del porto di Chioggia, per essere utilizzato nell'ormeggio e disormeggio di navi-gasiere presso il terminal rigassificatore off-shore Adriatic LNG, al largo di Porto Levante.

Il viaggio dell'imbarcazione (le cui caratteristiche costruttive sono riportate alla pag. 40 di questo numero di 'Porti') è stato particolarmente veloce, pur avversato da parentesi di condizioni meteo non favorevoli e punteggiato da diverse soste, alcune per effettuare rifornimenti di gasolio, altre necessarie al riposo dell'equipaggio, composto dallo stesso costruttore Marino Marrè e da due ormeggiatori di Chioggia, Graziano e Se-





Foto sopra: prove in mare nel Golfo Paradiso; in alto: in viaggio per Chioggia; dove infine è giunto (altra pagin in alto.

bastiano Sambo. Ed è subito da precisare che il trasferimento via mare è stato particolarmente prezioso per valutare appieno le prestazioni della 'Ormeggiatore 1', anche considerato che si trattava di un esemplare della gamma 'Sea Worker', ma di nuove e più avanzate caratteristiche e dimensioni. In sostanza, il battello ha dato buona prova di sè in navigazione, superando l'attento esame marinaresco degli interessati passeggeri. "Più di quanto ci aspettassimo", è il commento conclusivo; che giunge a confermare le impressioni di Marrè al tempo delle prove iniziali di navigazione, effettuate nel Golfo Paradiso, nel tratto di mare tra Portofino e Sestri Levante: "Nonostante le dimensioni 'importanti' l'imbarcazione è estremamente maneggevole; sia con mare al mascone che di poppa conserva intatte tutte le caratteristiche tipiche della gamma Sea Worker e la loro tipica versatilità d'utilizzo".



Le tappe di avvicinamento al capolinea adriatico si sono succedute da Capo Circeo (scalo tecnico per rifornimento) a Ischia, Reggio Calabria (s.t.), Messina, Santa Maria di Leuca, Brindisi (s.t.), Vasto, Porto San Giorgio (s.t.), Chioggia. Qui, sostando qualche ora accanto al suo futuro posto di lavoro presso il terminal off-shore di Porto Levante, la 'Ormeggiatore 1' raccoglieva il benvenuto e i complimenti degli operatori lì già impegnati nell'attracco delle gasiere. Ed è con particolare piacere che incassava le congratulazioni del pilota responsabile delle operazioni marinaresche al terminal.



Tornando al viaggio, il gran maltempo è in particolare sopravvenuto tra il Golfo di Taranto e Brindisi, comunque bene affrontato dall'imbarcazione. Imbarcazione che ovviamente è stata accolta con grande curiosità professionale dagli ormeggiatori-barcaioli dei diversi porti di scalo, come pure da altri addetti ai servizi tecnico nautici e di altre attività marittime-portuali. In questo contesto di natura itinerante, in qualche maniera quasi di sapore turistico bordeggiando a ridosso della costa tirrenica, ionica e adriatica e giusto nel pieno della stagione estiva una nota di eccezionale solidarietà di categoria, o meglio: di fedeltà alle vecchie tradizioni marinare, è giunta dai Gruppi dei colleghi locali e dalle Capitanerie di porto.

Antonio Raule, capogruppo di Chioggia, è piacevolmente sorpreso dell'intensità di questo genuino spirito solidale. Ovunque gli uomini dell'Ormeggiatore 1 riscontravano squisita ospitalità. Rimarchevole quella ischitana, con la Capitaneria di porto che in piena bagarre ferragostiana e gran penuria di posti barca poneva a disposizione un ormeggio tra i riservati; e dove gli stessi ormeggiatori del posto si recavano, alle 5 del mattino, a disormeggiare la barca. Questo come esempio, senza nulla togliere alla disponibilità incontrata nelle altre tappe. E dispiacendosi della delusione dei Gruppi, tra cui Civitavecchia ed Ancona, che preavvertiti in fase di programmazione del viaggio di una sosta del battello se lo vedevano poi sfilare davanti...













SALUTI DA:

porto di Ischia



porto di Reggio Calabria



Sequenze fotografiche: uscita di 'Ormeggiatore 1' dal cantiere Marrè, trasferimento al mare, varo, prove nel Golfo Paradiso. Foto-ricordo del viaggio dal mar Ligure a Chioggia, sfiorando il terminal off-shore di suo futuro impiego e impavesato a casa.



porto di Messina









Sfiorando il terminale LNG



Stretto di Messina



Il Gargano



Finalmente a casa

Aurea Chersoneso

GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI DEL PORTO DI MILAZZO

Alla via, sulla storia


GRUPPO ORMEGGIATORI

BATTEZZATA A MILAZZO LA MOTOBARCA 'AUREA CHERSONESO'

Al timone di un mito

La storia di Milazzo sprofonda nei millenni del passato e 'Aurea Chersoneso' - Penisola d'oro - fu il nome assunto dalla città nell'epoca d'oro della Magna Grecia. È un nome antico, di sapore mitologico, ora riproposto dal nuovo battello per trasporto passeggeri, entrato nei ruoli nautici del Gruppo milazzese degli Ormeggiatori e Barcaioli, così assumendo un impegnativo vincolo. Ed è forse per questo speciale appellativo che il battesimo dell'imbarcazione ha annoverato ben due madrine. Dopo la benedizione impartita da padre Matteo, animatore della locale Stella Maris, una benaugurale bottiglia di spumante veniva infranta sulla tolda dell'Aurea' da Giusy Spadaro, direttrice della sede milazzese della 'Carige', la Cassa di Risparmio di Genova e Imperia che, anche qui confermando la sua politica a sostegno delle attività portuali, aveva finanziato la costruzione del battello; mentre artefice del secondo fiotto di altrettanto fausto augurio era una splendente Esmeralda, giovane figlia del capogruppo Biagio Aloi, nell'occasione pervaso da un sentimento di fierezza ed emozione.



Nella foto, da sin: il costruttore di 'Aurea' Giovanni Tricomi, la madrina Esmeralda Aloi, don Matteo, la madrina Giusy Spadaro, il capogruppo Biagio Aloi

La cerimonia di benedizione e battesimo di 'Aurea Chersoneso' si è svolta lunedì 28 settembre 2009 al molo Marullo (don Ludovico, l'abate che nella seconda metà dell'Ottocento si dedicò alla costruzione delle opere necessarie alla sicurezza del porto, sui cui moli fece anche costruire gli ampi magazzini tuttora esistenti; mentre un altro nome illustre di nativo milazzese è quello di Luigi Rizzo, l'affondatore di due corazzate austro-ungariche durante la prima Guerra mondiale, al quale la toponomastica portuale intitola una banchina). Dunque, cerimonia svolta sul molo Marullo, di fronte

alla sede degli ormeggiatori-barcaioli, anch'essi orgogliosi del nuovo mezzo nautico, voluto per aumentare l'efficienza e la sicurezza del servizio fornito all'utenza portuale. Un obiettivo del tutto recepito e apprezzato dalla piccola folla di persone raccolta prima davanti al battello poi nel locale scelto per tenervi i festeggiamenti. Obiettivo pienamente recepito e condiviso dal comandante della Capitaneria di porto-Guardia costiera, capitano di fregata (CP) Marcello Calandrino che, con ineccepibile tocco marinaresco, attendeva impaziente il primo ordine di mollare gli ormeggi della 'fiammeggiante imbarcazione', forse anche per potersi maggiormente vantare delle eccellenze del porto affidato alla sua Autorità marittima (significativi i suoi complimenti rivolti agli uomini del Gruppo, per il da loro costante, efficiente e puntuale espletamento delle attività portuali loro condotte, sia nel contesto commerciale del servizio, per gli interessi generali del porto, sia nell'ambito, talvolta assai più impegnativo e rischioso della sicurezza, a salvaguardia dell'incolumità di cose e soprattutto di persone).

Gli obiettivi sopra sintetizzati perseguiti dagli ormeggiatori-barcaioli con l'acquisizione di 'Aurea' erano sottoscritti da Marco Mandirola, interprete del pensiero dei colleghi europei e del mondo da lui rappresentati nella cerimonia. In particolare, Mandirola accomunava le migliorie degli strumenti tecnici, lì propriamente delineati dal nuovo battello, ai perfezionamenti conseguiti con la frequenza assidua e certo gravosa, del personale del Gruppo di Milazzo ai diversi corsi di formazione, peraltro seguiti dai colleghi di tutta Italia. Corsi sempre più determinanti nell'ambito professionale, in quello dell'efficacia del servizio e della sicurezza volta a un determinante servizio d'interesse pubblico. Concetti infine ribaditi da Cesare Guidi, presidente degli ormeggiatori e barcaioli italiani associati in Angopi, come in maniera ben più incisiva e articolata si può leggere nell'intervento più avanti riportato..

Ma, ancora prima d'imbarcarsi sulla 'Aurea', impaziente di dimostrare in navigazione lo standard delle sue doti nautiche, di sicurezza e comfort (poste poi a disposizione della clientela già all'indomani dei festeggiamenti col suo andirivieni tra porto, rada e pontili petroliferi), c'era stato tempo di ascoltare anche altri rallegramenti, tra cui quelli del capo pilota del porto di Milazzo, Antonio Tedisco, e quelli di Giovanni Florio, ex pilota, già presidente di Fedepiloti. Congratulazioni provenienti da più parti, dunque; alcune anche pervase di soddisfazione riflessa, come nelle frasi di Angelo Liquidara, titolare di agenzia marittima che, oltre a ringraziare il Gruppo per il migliore servizio offerto agli armatori appoggiati alla sua e altrui agenzie, poneva in primo piano il fatto che il nuovo battello avrebbe portato maggiore operatività ai servizi del porto di Milazzo, incrementandone la competitività e richiamandovi ulteriore considerazione.

Governata dal suo costruttore Giovanni Tricomi, il maestro d'ascia titolare del cantiere nautico Navaltecnica di Rometta Marea, l'Aurea Chersoneso proseguiva nella sua giornata di festa navigando nelle acque del porto e della rada di Milazzo sottoponendo scafo e motore a molteplici prestazioni, a fronte di diverse situazioni meteomarine simulate. Test severi, compiuti sotto lo sguardo critico di 'scafati' responsabili di servizi tecnico-nautici stipati a bordo. 'Critici' rimasti favorevolmente impressionati dai riscontri nautici che avevano potuto valutare. Promuovendo così d'amblè il battello 'MZ 1729' di targa identificativa, lungo 13,40 m. largo 4,30, diciotto tonnellate di stazza lorda e motorizzato con due 'Man' da 440 cv. di potenza ognuno. Battello con autonomia di 550 miglia nautiche, velocità 27 nodi, autorizzato al trasporto entro 12 miglia dalla costa 12 passeggeri e due persone di equipaggio nonché merci nel porto di Milazzo e relativa rada.







Dietro le quinte di Aurea Chersoneso



Realizzata in vetroresina sotto sorveglianza del Registro Italiano Navale, l'imbarcazione è concepita e costruita per uso specifico di battellaggio come si rileva dalle caratteristiche tanto dell'opera viva quanto dell'opera morta, con carena collaudata per altri usi, ma felicemente adottata per l'Aurea. In particolare, però, il concetto costruttivo emerge dalla completezza e accuratezza dei sistemi installati a bordo sia per la navigazione: Ais (Automatic identification system), Vhf, ecoscandaglio, Gps, radar… sia per la sicurezza e il soccorso in mare (quest'ultimo connesso all'accordo tra Angopi e Sailornet per l'assistenza al diporto, denominato 'ACI del mare'); ossia, due salvagente collettivi per otto persone, giubbotti, barella per trasportare persone infortunate o ammalate, gancio per traino…; ma soprattutto per la possibilità d'imbarcare personale sanitario e trasportarlo entro mezz'ora dal momento della chiamata da terra alla rada.

Nella stessa giornata del 28 settembre, al cantiere Navaltecnica, emergevano ulteriori notizie inerenti la costruzione di Aurea Chersoneso. La più rimarchevole era che in essa venivano anticipate norme antinquinamento, in particolare riferite a sentina e ai servizi igienici. Altra notizia riguardava la riduzione al minimo dei livelli di corrosività; poi migliorie su rumorosità e vibrazioni. Insomma, una incessante attenzione dalla progettazione alla messa in mare, di "una unità da battellaggio costruita soprattutto sulla spinta della passione", ebbe ad asserire Giovanni Tricomi. E questo, come punto di sintesi di un percorso professionale che, partendo dall'esperienza di maestro d'ascia, si è col tempo indirizzata verso l'interpretazione delle esigenze dei committenti di imbarcazioni da lavoro, realizzate tanto in vetroresina e simili quanto in acciaio e anche a stampo unico. In ciò avvalendosi di assistenze di assoluta fiducia per lavori particolari; ma soprattutto fidando nei sei collaboratori che con la loro presenza attiva e maestria professionale hanno consentito al cantiere un trentennio di vita con risultati di rilievo: tra questi, la costruzione di un battello per ricerche oceanografiche per conto dell'Università di Palermo, un altro per il CNR di Messina, oltre a battelli per i piloti dei porti; e l'Aurea Chersoneso!, ovviamente.









LE CONGRATULAZIONI DEL PRESIDENTE ANGOPI, CESARE GUIDI

Avanti tutta sulla rotta dell'efficienza del servizio

Caro Biagio, impossibilitato, con grande rammarico, ad intervenire alla inaugurazione della motobarca 'Aurea Chersoneso', voglio comunque testimoniare la mia vicinanza a te e a tutto il Gruppo che rappresenti.
Quello assegnato di Aurea Chersoneso, è un nome affascinante che prende a riferimento l'antica denominazione della città di Milazzo che, fondata ad opera dei greci, ha visto nei secoli il susseguirsi delle più evolute civiltà.
Mi piace in questa circostanza evocare come la vostra città sia stata testimone della prima vittoria navale di Roma nei confronti dell'esperta flotta di Cartagine, ma soprattutto per l'importanza che ricopre nella nostra storia recente. Mi riferisco alla battaglia di Milazzo. esattamente 2100 dopo la prima guerra punica, del luglio 1860, dove i Mille unitamente ai 'nuovi combattenti' affrontarono e sconfissero i borbonici, determinando da quel preciso momento, i veri presupposti della sognata unità d'Italia.
La m/b Aurea Chersoneso, ho avuto modo di vederla più volte nelle varie e successive fasi di costruzione al cantiere nautico 'Navaltecnica' è l'ho considerata già dal primo colpo d'occhio una buona barca, perché è tale dalla chiglia in su, armonica nelle sue linee, pratica, un'ottima motorizzazione, completa della strumentazione necessaria per garantire un servizio funzionale e sicuro. Assolutamente adatta all'attività di battellaggio e per questo degna dell'amore e della cura di ognuno.
Credo che Aurea Chersoneso, debba far esplodere nei cuori degli ormeggiatori/barcaioli di Milazzo un forte sentimento di trionfo, un qualcosa che genera vanto e sensazioni intense. Tutto questo sarà un grande e vero motivo di orgoglio!
L'entrata in esercizio della nuova imbarcazione per soddisfare in modo più compiuto le esigente del servizio è testimonianza della validità del nostro modello che, agevolando gli interessi della natura pubblica del porto, favorisce l'acquisizione della coscienza dei Gruppi nel combattere l'immobilità muovendosi prontamente e in tempo reale rispetto all'evoluzione dei porti e dello shipping.
Il momento sappiamo che è negativo, la 'bufera' è veramente forte. Voi però con questa scelta avete inteso favorire un modo costruttivo per affrontare la crisi: quello di investire che, unitamente allo sviluppo continuo della vostra qualificazione, vi mette nella condizione di attrezzarvi per quando l'economia tornerà a 'tirare', e quindi per essere presenti nel porto con più mezzi, più titoli e con competenze migliori.
State dimostrando nei fatti che la vostra Stella Polare è quella dell'efficienza del servizio e del valore del vostro ruolo e dei suoi elementi costitutivi: sicurezza, qualità, formazione, e non per ultimo, moderni mezzi e strumentazioni. Tutto questo serve a spingere verso l'alto la qualità del Gruppo. È con estrema gioia che posso verificare sul piano della concretezza la validità del nostro assunto e cioè che la difesa e il potenziamento del Gruppo, sono realizzabili soltanto se ogni singolo ormeggiatore/barcaiolo, nel sentirsi partecipe all'attività che svolge è consapevole della necessità di interiorizzare il valore del costante aggiornamento professionale, arricchito ed esplicitato nell'impiego di mezzi efficienti e sempre più funzionali alle esigenze dei compiti ai quali siete preposti. Bravi anche per questo!
Un caloroso saluto voglio indirizzarlo a tutte le Autorità e a tutti coloro che hanno voluto presenziare a questa inaugurazione. Nell'esprimere a tutti voi le mie più vive congratulazioni per l'organizzazione di questa iniziativa e per la giusta importanza e soddisfazione che attribuite a questo investimento che a mio parere si muove nella direzione giusta per fare del Gruppo un servizio del porto e per il porto, vi auguro 'buon vento e che l'onda vi sia sempre fedele'.
Con stima, il Presidente Cesare Guidi



Stampa del 1730 della città e del comprensorio marittimo di Milazzo

Colpi d'elica















In alto: il capogruppo degli ormeggiatori-barcaioli di Milazzo consegna targhe-ricordo di Aurea Chersoneso al comandante della Capitaneria di porto, alle due madrine dell'unità e al maestro d'ascia che l'ha costruita. Nelle altre foto: l'Aurea con ospiti a bordo in navigazione nel suo posto di lavoro per un primo 'assaggio' di navi alla fonda in rada e di pontili d'attracco di petroliere; in basso a destra: il capogruppo Eloi e il costruttore Tricomi.

sul posto di lavoro













Portosalvo

GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI
DEL PORTO DI NAPOLI

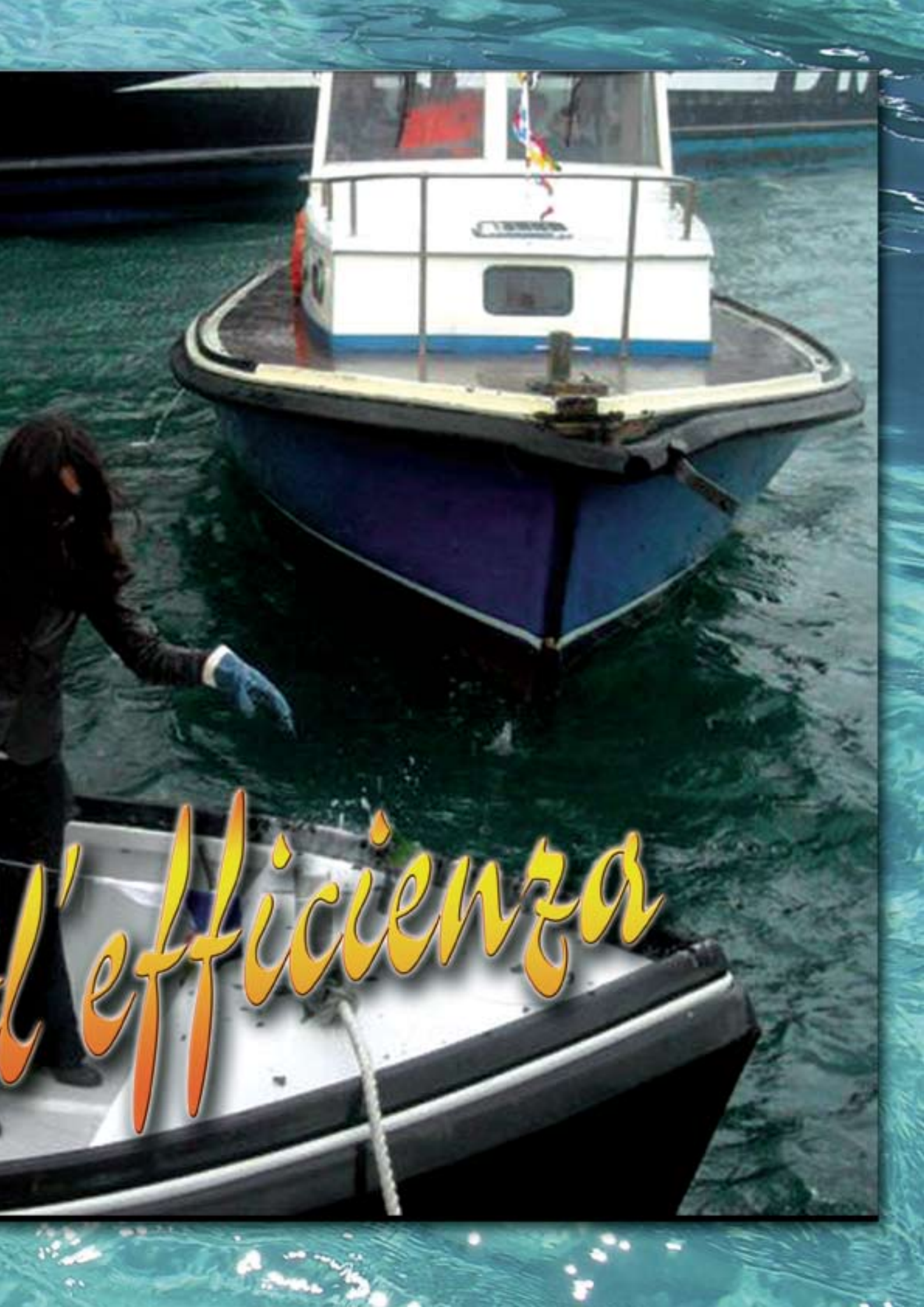
Un fiotto d


li fiducia

Un balzo o

Mehari

GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI
DEL PORTO DI NAPOLI


l'efficienza



Microfono acceso per i media che su colonne cartacee o in linea web hanno commentato la particolare, significativa giornata trascorsa il 27 novembre 2009 dal Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli del porto di Napoli. Gruppo impegnato a: "Mantenere alto lo standard qualitativo di tutti i servizi resi e adeguarsi alle necessità di una maggiore operatività del porto, con l'utilizzo di strumenti adatti e mezzi nautici adeguati ai tempi e ai traffici portuali", come scrive Roberta Regnano su 'Il Denaro'. Mentre, come si legge in altra parte, la testata 'è Italia', oltre a sintetizzare la storia del Gruppo, riporta dichiarazioni del suo presidente Antonio Di Bernardo. Come, per altro, altrettanto propone il servizio de 'L'informatore marittimo' nella pagina tutta dedicata all'evento e completata dalla sua scrupolosa cronaca, curata da Giovanni Grande, anch'esse qui riportate integralmente. Dovizia di commenti ed enunciazioni, dunque, sigillo di una giornata rilevante, volta a due notevoli avvenimenti per il Gruppo, chiamato a inaugurare, con il consueto cerimoniale, sia l'apertura della rinnovata Sala operativa, ricavata nella sede dell' Immacolatella e corredata da strumenti di alta tecnologia, sia il battesimo delle due nuove motobarche, Mehari e Portosalvo, immesse nella dotazione nautica sociale. Tutto ciò benedetto da don Lino, di Santa Maria di Porto Salvo, la 'chiesa della gente di mare' sorta nel XVI secolo su una lingua di terra circondata dal mare per volontà di un marinaio scampato a un fortunale, ma ora vicina alla sede degli ormeggiatori. Chiesetta che è in via di restauro ed è indicata quale futura sede di Stella Maris, affidata a Don Lino, che nella cerimonia di battesimo dell'imbarcazione ad essa intitolata era affiancato dalla madrina, sottocapo della Capitaneria di porto Marina Morena,



mentre la dottoressa Barbara Casolla dell'Autorità portuale diventava madrina dell'altra unità.
La maggiore razionalizzazione ed efficacia delle attività istituzionali del Gruppo appare con la moderna sala operativa che evidenzia il desk-regia e due monitor di oltre 40 pollici ognuno. Ma più ancora il 'balzo' tecnologico si forma nei circuiti del 'cervello' approntato dalla napoletana 'Eliship' per monitorare i traffici entro e all'esterno delle acque portuali. Ovvero, "visualizzazione e identificazione delle navi in transito tramite sistema AIS della 'Foruno' completo di software cartografico del Golfo di Napoli e mappe satellitari 3D", come scrive 'Informazioni Marittime Napoli', precisando che il sistema è completato da dati relativi a velocità e direzione del vento. Mentre "è Italia" si sofferma sulle caratteristiche delle motobarche. In particolare: lunghezza ft. 7,43m.; larghezza max 2,48m; stazza lorda 4,15GT; motori Cummins a sei cilindri mod. 98T5,9M potenza157 KW; velocità max 20 nodi; persone trasportabili 4 compreso equipaggio; 2 ganci da traino presenti uno per lato in ognuna delle due imbarcazioni; cabina; abilitazione per la navigazione nazionale e locale; servizio speciale ormeggio.



Nelle foto: sopra, Santa Maria di Porto Salvo in una stampa ottocentesca; a lato, la nuova Sala operativa; in alto evoluzioni delle due nuove motobarche; due madrine e un capogruppo

PORTO, GLI ORMEGGIATORI RILANCIANO

Nuove navi e sala operativa per il Gruppo guidato da Di Bernardo

Porto di Napoli: il Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli inaugura la Sala operativa e due nuove motobarche



La storia degli Ormeggiatori del Porto di Napoli è antica. Agli inizi del secolo le operazioni di ormeggio, intese nella loro completezza, venivano eseguite da più personale, diviso per maestranze che servivano separatamente diverse società. Il porto di Napoli fu poi interdetto a qualsiasi traffico commerciale per l'avvento del primo conflitto bellico mondiale. Al termine dello stesso, con la ripresa dei collegamenti perlopiù nazionali, perché legati alla politica di quei tempi, sotto il regime fascista, si ravvide la necessità di costituire in un unico gruppo di Ormeggiatori tutte le maestranze che esercitavano tale professione fino al 1925, anno di costituzione effettiva del primo Gruppo Ormeggiatori. Riconquistata la propria posizione da protagonista al centro del Mediterraneo, il Porto di Napoli si avvicinava a una buona ripresa commerciale. Questo fino all'entrata in guerra nella seconda guerra mondiale, guerra che portò allo scioglimento nel 1942, per poi ricostituire il Gruppo Ormeggiatori nel 1947. Nel 1976 il Gruppo Ormeggiatori del Porto di Napoli, sotto l'egida dell'allora Consorzio Autonomo del Porto, si fuse con il Gruppo Battellieri del Porto di Napoli, andando così a costituire l'attuale Gruppo Ormeggiatori ne Battellieri del Porto di Napoli.
"Gli ormeggiatori – dice il presidente del Gruppo, Antonio Di Bernardo – sono gli unici a conoscenza della vera operatività del porto e della sua potenzialità di ricevere in banchina, con le proprie infrastrutture, qualsiasi nave. Sono a conoscenza di ogni minimo problema che possa interessare le banchine, ed i luoghi di ormeggio, rispettivi specchi d'acqua. Il tutto riguarda l'intera area portuale e marittima dove operano i servizi tecnico nautici degli Ormeggiatori. Le operazioni vengono svolte con interventi repentini e tutto ciò grazie a una struttura organizzata con professionalità e presente nel porto da sempre". Per adeguarsi alla necessità di una maggiore operatività nel Porto, il Gruppo ha provveduto, dunque, ad allestire una nuovo e più tecnologica sala operativa e aggiungerà alla propria flotta due nuove motobarche ("Mehari" e "Portosalvo"). L'obiettivo principale del Gruppo è mantenere alto lo standard qualitativo di tutti i servizi resi, con l'utilizzo di strumenti adatti e mezzi nautici adeguati ai tempi e al traffico. "Il nostro – conclude i presidente – vuole essere un contributo alle attività generali del Porto di Napoli, per dare il nostro apporto ad implementare il più possibile la sua caratteristica ricettiva".
(da 'eltalia)

SALA OPERATIVA E DUE NUOVE IMBARCAZIONI PER IL GRUPPO ORMEGGIATORI E BARCAIOLI DEL PORTO DI NAPOLI

Il gruppo guidato
da Antonio Di Bernardo
risponde alla crisi
con nuove costruzioni
e investimenti
in formazione e tecnologia

a cura di Giovanni Grande



Muoversi in "tempo reale" con l'evoluzione dello shipping, assecondando le trasformazioni di un'attività marittima sempre più orientata verso qualità, affidabilità, sicurezza. È il segreto del Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli del porto di Napoli, impegnato da alcuni anni in un processo di rinnovamento che ne ha fatto tra i protagonisti assoluti della comunità portuale partenopea: vera e propria interfaccia, insieme agli altri attori dei cosiddetti servizi tecnico - nautici, tra la realtà di terra e quella di mare. Un'attività delicata, ad alta specializzazione, che potrà contare fin da subito su una struttura potenziata e nuove unità a mare. Il gruppo guidato da Antonio Di Bernardo, infatti, ha recentemente festeggiato due importanti eventi: l'inaugurazione di una nuova sala operativa e il battesimo delle unità Portosalvo e Mehari, due imbarcazioni che saranno utilizzate nelle operazioni di servizio ormeggio.

La nuova sala operativa, benedetta da Don Lino, alla presenza del comandante della Capitaneria di porto, Amm.glio Domenico Picone, e del responsabile della Sezione Tecnica Raffaele Vezzi, permetterà, in particolare, una maggiore efficacia nelle operazioni. Alle nuove attrezzature, al desk operativo, al servizio meteo, è affiancato il sistema di monitoraggio del traffico realizzato dalla Eliship di Napoli per la visualizzazione ed identificazione delle navi tramite il sistema AIS. Dopo questa inaugurazione, la ricca giornata di festeggiamenti per gli ormeggiatori di Napoli, è proseguita presso la Stazione Marittima: qui insieme al Presidente dell'Autorità portuale di Napoli, Luciano Dassatti, sono state battezzate dalle madrine, dott.ssa Barbara Casolla dell'A.p. e S.C. Marina Morena Meschino della Capitaneria di porto, la Mehari e la Portosalvo, unità lunghe 7,43 metri, 4,15 Gt di stazza lorda, costruite dai cantieri Navalia di Salerno. "L'ormeggiatore - ha affermato il comandante Vezzi - è sempre stata una figura vicina alla Capitaneria, la loro attività nel porto è sempre costante, non facilmente visibile a tutti eppure sempre presente". Un lavoro "oscuro" che contribuisce alla "salvaguardia delle navi in porto" e che a Napoli ha scelto la via del rilancio nonostante le difficoltà derivanti dalla crisi economica: "Questo momento negativo - ha sottolineato Cesare Guidi, presidente di Angopi, l'associazione di categoria – si può affrontare in diversi modi: chiudersi a riccio o investire in formazione e tecnologia. La scelta del Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli del Porto di Napoli rimarca i risultati positivi dell'autogestione, trasmette fiducia e veicola processi valoriali che al di là dei meri risultati economici fa guardare con fiducia nel futuro". Un messaggio ribadito, tra gli altri, anche dal presidente della Legacoop Campania, Rosario Florio. "Gli ormeggiatori – ha spiegato - sono un'azienda impegnata in un forte processo di revisione, segno di una concreta capacità d'investimento di chi si fa imprenditore di se stesso e, soprattutto, esempio da additare a tutta la città".

Folta la presenza dei rappresentanti di categoria. Tra questi, Marco Mandirola, presidente di IBLA e rappresentante del gruppo di Genova, Giorgio Pilara, vice presidente di Angopi e Capo ormeggiatore del porto di Civitavecchia, i Capo Gruppo Ormeggiatori dei porti di Castellammare di Stabia, Torre Annunziata e Sorrento (Pietro Di Gennaro), di Salerno (Luciano Testa), Pozzuoli (Aniello Bonito), Ischia (Antonio Di Mauro), Capri (Graziano Lembo), Procida (Vito Lubrano) nonché delegati dagli scali di Livorno, Taranto, Barletta, Monfalcone, Trapani, Egadi. Presenti anche il vice sindaco di Ercolano, Antonio Cozzolino, il comandante del porto di Capri, CC. (CP) Marino Bertocci, quello di Pozzuoli, T.V. (CP) Amedeo Nacarlo, il comandante in II, CV (CP) Edoardo Orrera.

(da L'informatore marittimo)

LA NECESSITA' DI INNOVARSI MALGRADO LA CRISI

Antonio Di Bernardo parla delle scelte del Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli del porto di Napoli



Una funzione essenziale per la sicurezza dei traffici, vera e propria cerniera tra il mare e le banchine, vissuta lungo la strada maestra della "specializzazione della professionalità". È in questo modo che Antonio Di Bernardo, ospitandoci nella nuova Sala Operativa, sintetizza il ruolo e le ambizioni del Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli del porto di Napoli.

Una nuova struttura e due motobarche. Perché questa scelta in un momento di crisi economica?

L'innovazione fa parte del DNA del nostro gruppo. La necessità di innovarsi diventa essenziale per mettersi al passo con l'evoluzione del mondo marittimo, specie quando si opera nel campo della sicurezza. Con la nuova Sala Operativa e le due motobarche saremo in grado di espletare il nostro delicato compito in modo più razionale ed efficiente. Nel corso degli ultimi anni il ruolo degli ormeggiatori si è modificato, adeguandosi ai cambiamenti tecnologici e normativi. È l'unico modo per garantire l'affidabilità di un servizio che viene erogato 24 ore su 24 ore in ogni giorno dell'anno.

In che modo avete affrontato il rinnovamento?

Dal 2005, anno in cui sono alla guida del gruppo, abbiamo investito circa un milione di euro senza nessun contributo pubblico. La nuova sala operativa e le due imbarcazioni sono solo una parte di un Piano di potenziamento che, oltre alla ristrutturazione totale della nostra sede, ha investito le nostre risorse nautiche, terrestri e professionali. Su quest'ultimo punto siamo particolarmente fieri: i 34 ormeggiatori in organico sono perfettamente "professionalizzati", avendo frequentato tutti i corsi di aggiornamento.

Come è cambiata la vostra dotazione?

Portosalvo e Mehari sostituiranno un'unità omonima (Portosalvo) andata in demolizione e si affiancheranno al Gennanno, unica imbarcazione in legno da 7,5 metri attualmente in riparazione. In totale possiamo fare affidamento su sei unità ormeggio, compresa Ibla, barca "ibrida" varata nel 2006. A queste si devono aggiungere le due motobarche Campania e Calafuria e l'imbarcazione da 50 posti Mazinga. Infine, abbiamo investito anche nella dotazione terrestre. Il Gruppo può disporre di un pick up Mahindra, mezzo molto comune nei porti del Nord Europa, omologato per le operazioni che vedono la presenza di cavi marini.

Come vede il futuro?

La crisi, è innegabile, ci ha messo in difficoltà specie in un momento in cui stavamo rimodulando la nostra organizzazione strutturale. Ma siamo convinti che ne usciremo più forti perché abbiamo cercato di cogliere le opportunità di miglioramento che si aprono anche nei tempi bui Siamo fiduciosi, poi, sulle potenzialità del porto di Napoli. La nuova Darsena di Levante, la risistemazione del Molo San Vincenzo possono creare occasioni ulteriore di sviluppo, possono costituire la via d'uscita alle criticità del presente. A un solo patto, però.

Quale?

Lo scalo partenopeo, e questo lo dico traendo spunto dalla nostra attività, deve pensarsi come una comunità compatta e solidale: deve fare sistema. Da questo punto di vista ho trovato particolarmente positivo che alla nostra inaugurazione partecipassero i rappresentanti di diversi settori dell'ambito portuale. Segno che la novità, e le nuove opportunità che ne conseguono, non riguardava solo gli ormeggiatori ma tutta l'attività svolta: sulle banchine. È per questo motivo che vorrei ringraziare calorosamente, oltre alle autorità presenti ai nostri festeggiamenti, il dott. Pasquale Logora De Feo (Conateco) il dott. Michele Pappalardo (Assoagenti), Alessandro Solla (Eliship), Andrea Mastellone (Yang Ming Napoli), il dott. Ugo Improta (Terminal Traghetti Napoli) e tutti coloro, di certo ne avrò dimenticato qualcuno, che hanno vissuto un momento così importante per l'attività del nostro gruppo.

(da L'informatore marittimo)

Nelle foto: l'inaugurazione della nuova Sala operativa; passerella d'onore in porto di Mehari e Portosalvo



Tris d'assi vincente





Nelle foto: l'inaugurazione e benedizione della nuova Sala operativa del Gruppo Ormeggiatori Barcaioli del porto di Napoli; le nuove motobarche si pavoneggiano in mare; foto-ricordo delle due madrine con il capogruppo.









calato dal gruppo















Interceptor

GRUPPO ORMEGGIATORI
DEL PORTO DI VENEZIA

Danza irlandese


MOORING VENICE
VE 5255
rel rondò veneziano



L'entrée di un cavallo di razza

...

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, sono state realizzate secondo le nostre esperienze, 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 dei Gruppi.



Quanto pubblicato qui a lato è lo stralcio di un discorso proferito il 3 dicembre 2009 a Pomezia, durante l'assemblea generale Angopi, da Arnaldo Bongiovanni, capogruppo degli ormeggiatori di Ravenna. Sono passi della descrizione molto più articolata (la si può integralmente leggere da pagina 35 di questo stesso numero della rivista) delle prime impressioni dettate da inedite attività operative off-shore; quelle attività che gli ormeggiatori del Gruppo del porto di Chioggia, del Gruppo del porto di Venezia e, appunto, del Gruppo del porto di Ravenna, uniti in un'Associazione Temporanea d'Impresa, hanno cominciato a svolgere presso il terminal rigassificatore off-shore 'Adriatic LNG', installato al largo di Porto Levante.

Bongiovanni era presente a Venezia il 30 novembre 2009 alla cerimonia di benedizione e presentazione di 'Interceptor', il battello di avanzata tecnologia e concezione nautica fatto costruire dal Gruppo ormeggiatori della Serenissima per rispondere alle nuove, impegnative attività. Una presenza obbligatoria, quella del capogruppo ravennate; né poteva essere altrimenti, conside-

rate le frasi proferite solo tre giorni dopo all'appuntamento di Pomezia. E con lui a riva delle Zattere, luogo prescelto per l'avvenimento, c'era anche Antonio Raule, capogruppo degli ormeggiatori chioggiotti, pure loro componenti del trittico ATI, tutti accolti dall'anfitrione, il 'parigrado' Francesco Schiavon.

All'ora dell'appuntamento, Interceptor non era presente davanti all'ex Emporio del Sale. Come si conviene a una primadonna faceva la sua entrée con lieve ritardo, esponendosi senza fretta alla contemplazione del suo pubblico. Che, effettivamente, ne ammirava la grazia, indovinandone però agilità e potenza proprio come un vero cavallo di razza. Nelle cui viscere di cavalli in effetti ne accoglieva una imponente scuderia da tradurre in grintosa energia.

Attraccato al pontile, impavesata al vento, al battello veniva impartita la benedizione, con rito celebrato da don Igor, sacerdote della medievale basilica dei Santi Giovanni e Paolo (San Zanipolo, in veneziano; altrimenti nota come il Pantheon di Venezia per via dei molti dogi lì inumati). Poi, le visite a bordo per un più approfondito esame delle caratteristiche dell'unità. Un esame non privo di spirito critico, animato dal fatto che il costruttore era straniero. Giungeva, infatti, dal cantiere irlandese 'Safehaven Marine' di Cork, solida reputazione per imbarcazioni da lavoro e salvataggio, come lascia intendere la ragione sociale e soprattutto le prestazioni di prova mostrate agli invitati



alla cerimonia veneziana, con riprese filmate nel mare in burrasca, come sa diventare quello del Nord quando è veramente arrabbiato.

Atti della presentazione avvenivano entro l'intrigante ambiente della sede della 'Società Canottieri Bucintoro 1882', gioiello architettonico creato all'interno dello storico Emporio del Sale, con un tripudio di legni pregiati, reperti artistici, documenti e soprattutto coppe e trofei conquistati nelle più che secolari vicende sportive della prestigiosa Società. In questo affascinante ambiente si susseguivano le enunciazioni dedicate a Interceptor, introdotte dal capogruppo degli ormeggiatori di Venezia Francesco Schiavon. Capogruppo che spiegava tanto i motivi che avevano indotto a dotare la flotta sociale di quella particolare imbarcazione (essere al top professionale rispetto sia alle esigenze ordinarie delle attività da condurre alla stazione di rigassificazione off-shore di Porto Levante sia negli eventuali interventi di anomala eccezionalità) quanto il percorso che aveva fatto optare per il costruttore irlandese: scelta conseguente un'accurata ricerca e comparazione d'indicazioni tecniche ed economiche.

Al capogruppo Schiavon facevano seguito i complimenti – in particolare per il prestigio operativo e organizzativo apportato all'intera categoria - avanzati da Marco Mandirola in rappresentanza di Angopi, di cui è l'esperto delegato per i rapporti di categoria in Europa nonché presidente dell'associazione mondiale ormeggiatori. Poi, rallegramenti ed elogi espressi dal contrammiraglio (CP) Stefano Vignani, comandante della Capitaneria di porto – Guardia costiera nonché Direttore marittimo di Venezia, e dal Segretario generale dell'Autorità portuale Franco Sensini. In chiusura, le competenti parole di Ferruccio Falconi, già capo pilota del porto di Venezia, attuale direttore di zona della Società nazionale di salvamento. Infine, conclusione con un festoso brindisi colmo di calore che inframmezzava la parentesi conviviale coronata da una torta splendidamente decorata, e perciò tagliata a fette con un pò di rammarico.



***Nelle foto: pagina precedente in alto*, l'arrivo di Interceptor a riva delle Zattere; *in basso*, don Igor impartisce la benedizione. *Questa pagina in alto,* in coda per visitare il battello; *a lato*, la basilica dei santi Giovanni e Paolo in un dipinto del Canaletto.**

Interceptor, immagini













Non si può dire che Venezia sia stata indifferente alla cerimonia di benedizione e alla festa di presentazione dell'Interceptor, battello di alta tecnologia entrato nei ruoli del Gruppo ormeggiatori del porto di Venezia per essere utilizzato nelle operazioni marittime al terminal rigassificatore off-shore di Porto Levante. Piace credere che l'acqua alta di maggiore rilevanza degli ultimi tempi (un metro e sessanta al suo culmine) sia sopraggiunta per salutare a suo modo la nuova imbarcazione. La fotocronaca di quel particolare 30 novembre 2009 inizia proprio con una immagine della sede operativa degli ormeggiatori alle Zattere, invasa, appunto, dall'acqua; per poi proseguire su un terreno via via più asciutto, grazie anche al recedere della marea. E qui gli scatti si susseguono dall'arrivo di Interceptor al pontile dello storico Emporio del sale, ai rituali celebrati sulla Riva, ai pronunciamenti esternati nella prestigiosa sede della 'Canottieri Bucintoro', dove, infine, concluse le formalità e indossati i panni della conviviale rilassatezza, volge al termine un giorno veramente speciale.

di un giorno speciale



















Foto Sergio Ruggiu

La picchiata sarda

Accorato appello da Golfo Aranci: "Ti chiedo di adottare tutte le iniziative necessarie per scongiurare la soppressione del servizio marittimo di trasporto dei rotabili ferroviari, al fine di evitare che la Regione Sardegna subisca danni economici e sociali gravissimi, con perdita di una delle realtà industriali più importanti e vitali dell'Isola, quale è la Keller Elettromeccanica, con conseguenze drammatiche per centinaia di famiglie sarde". Lo ha scritto il 19 dicembre 2009 un consigliere regionale al presidente della Regione Sardegna, a proposito della decisione di Trenitalia di sopprimere il trasporto ferroviario per il Continente. Il consigliere afferma che mentre si sta procedendo alla dismissione della nave Garibaldi attualmente in servizio sulla tratta Golfo Aranci – Civitavecchia non si ha notizia di altra nave che la sostituisca; mentre, invece, è certo che i lavori sulla ipotetica nave Logudoro, per renderla idonea al traffico marittimo nella tratta d'interesse, non sono ancora iniziati.

Ultima in ordine di tempo, questa allarmata circostanza si aggiunge ad altre situazioni di crisi piombate nel panorama industriale sardo, ferito da diffuse dismissioni e da ridimensionamenti produttivi, che pongono in affanno il tessuto imprenditoriale e occupazionale e che presentano il conto anche nell'indotto, attività portuali comprese. Pochi degli undici scali marittimi che espletano traffici merci e passeggeri attorno alla Sardegna possono ritenersi immuni da consistenti regressi. E meno che mai quelli con gli obiettivi orientati verso impianti industriali a filo di costa o di entroterra. "Il clamore suscitato dalle vibranti manifestazioni per la difesa dei posti di lavoro attuate dai dipendenti della Alcoa di Portovesme è la punta di un iceberg che include anche Euroallumina e altre realtà produttive", afferma Luciano Serra, capogruppo degli ormeggiatori di Portovesme nonché di Calasetta, Sant'Antioco e rada Golfo Palmas. "In altri termini, la crisi del polo industriale metallurgico ha causato in porto la perdita del 70 per cento dei traffici mercantili! E ciò mostra quanto l'emergenza sia drammaticamente accentuata".

La conversazione col capogruppo del porto sardo così severamente colpito dalla bufera recessiva avviene a Pomezia, durante un break dell'assemblea generale di Angopi. Con lui c'è Salvatore Giorico, presidente degli ormeggiatori del porto di Oristano, che amplia la visuale sulla portualità isolana, cercando di riassumerne la situazione generale. "La crisi è generale, ma





Nelle foto di questa pagina: mezzi nautici degli ormeggiatori a Golfo Aranci (a lato), veduta di Portovesme (sotto), motobarca degli ormeggiatori a Oristano (in basso). Pagina precedente: immagine aerea del porto di Oristano (foto del I maresciallo (CP) Sergio Ruggiu)

si ripercuote in modo particolare sulla Sardegna poiché ai costi delle produzioni si aggiungono quelli del loro trasporto da e per l'Isola", premette. "A questo si aggiunge, poi, il fenomeno sempre più accentuato dei Paesi emergenti che progressivamente si dotano di proprie infrastrutture; che quindi realizzano in proprio prodotti finiti o semilavorati, traducendo ciò in un notevole calo del movimento marittimo. Dunque, in proiezione portuale, un regresso di traffici da cui riescono a limitare i danni soltanto gli scali marittimi favoriti da intensi flussi di passeggeri, con punte stagionali che compensano le perdite subite dall'import-export delle merci. Cosa che certo non avviene nei porti a preponderante vocazione industriale, volta a merci di massa con l'impiego di appropriato naviglio".

Porti dunque in affanno in più aree del perimetro costiero sardo. Tra i quali si pone anche quello di Oristano, 'punito' dal sensibile regresso di taluni traffici (l'export verso la Libia di mangimi, farine, etc, per esempio, o dei prodotti chimici di Ottana…). "Per non parlare della situazione di Golfo Aranci" (già nella chiacchierata di Pomezia del 3 dicembre Giorico accennava ai fatti che hanno provocato l'accorata istanza del consigliere regionale di cui sopra). "Porto di Golfo Aranci che a seguito della dismissione dei servizi traghetto Fs ha ridotto praticamente a zero i suoi movimenti marittimi". Insomma, salvo qualche sprazzo di luce, è un quadro fosco quello della portualità sarda dipinto a quattro mani dal presidente degli ormeggiatori oristanesi e dal capogruppo Luciano Serra. Nel cui contesto, inevitabilmente, si collocano anche le condizioni dei servizi tecnico nautici e, ovviamente, degli ormeggiatori e barcaioli in particolare. "Sono problemi gravi!, dice Giorico. "Soprattutto dove i regressi industriali hanno maggiormente eroso i traffici marittimi; ovvero dove la crisi occupazionale si è abbattuta con più violenza".

Ma come affrontare tali problemi nell'ambito dei Gruppi ormeggiatori e barcaioli per poterne superare le deleterie conseguenze laddove esse sopravvengono? Giorico avanza proprie considerazioni, sottoponendole alla riflessione dei suoi colleghi di categoria. "Innanzi tutto, occorrerebbe predisporre un adeguamento tariffario alla situazione di crisi. Un adeguamento che vada ad ammortizzare in parte il mancato introito, badando però a



far si che non penalizzi eccessivamente l'utenza. Ma bisognerebbe anche ricercare, ove possibile, forme di solidarietà di categoria, per esempio attraverso forme di mobilità. Magari arrivando ad ipotizzare un sistema interno all'Associazione, che consenta o il trasferimento del personale in mobilità dove il suo utilizzo risulti più consono e necessario; oppure, in termini tutti interni all'Associazione, che fosse esaminata la possibilità di una ridistribuzione temporanea degli emolumenti a favore dei Gruppi in questo momento penalizzati, con l'esercizio di formule che consentano di non incidere sullo status quo dei Gruppi al momento non danneggiati dalla crisi".
Sin qui il pensiero di Giorico nell'ambito della categoria. Ma il presidente degli ormeggiatori di Oristano avventura la sua conoscenza marittimo-portuale pure su percorsi di più ampio respiro, resi di contingente attualità dall'imperversare della crisi, da cui tuttavia potrebbero anche affiorare impulsi capaci di preparare un futuro di miglior raziocinio portuale. "Considerato il rilevante numero di scali marittimi e dell'estensione del perimetro costiero, l'ideale della portualità sarda sarebbe che la categoria – che già si è dotata, o si sta dotando di attrezzature, mezzi e specializzazioni – in concorso con le forze politiche e sociali trovasse la giusta ridistribuzione per ciascuna vocazione portuale attraverso gemellaggi ad hoc tra porti sia italiani sia dell'Unione europea, affinché si possa maggiormente valorizzare e specializzare la loro vocazione naturale".
Poi, dipanando il filo di questa sua ultima riflessione, traccia il profilo operativo del porto di Oristano, dotato di un potenziale illimitato."È un porto che vanta oltre 12 metri di fondale, tantissime banchine commerciali libere nonché affiancate da piazzali e terreni adiacenti di sicura capacità ricettiva per qualsiasi genere di traffico. Dotato di raccordo ferroviario, gru semoventi e altre strutture a servizio di navi e merci, Oristano si colloca e si propone all'attenzione dell'utenza per la sua posizione al centro del Mediterraneo e della Sardegna, quindi come 'centro nodale' per passeggeri e merci da e per qualsivoglia destinazione".
Da rilevare che dal 2006 Oristano è sede di Capitaneria di porto-Guardia costiera, con giurisdizione su 157 km. di costa, da Punta Tangone (Alghero) a Capo Pecora di Buggerru (Cagliari). Rtta dal capitano di fregata (CP) Alberto Ugga, l'Istituto dispone di tre motovedette d'altura e due gommoni, a cui si aggiungono altre due motovedette dell'Ufficio circondariale marittimo di Bosa, di pertinenza della Capitaneria oristanese. Ma ciò di più risalto nell'avanzamento dell'ente di disciplina marittima-portuale è l'implicito riconoscimento dell'accresciuta importanza del porto in cui apre i suoi uffici.



Capitanerie in rosa, il via a Golfo Aranci

Data storica, il 4 settembre 2009, per il Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera. Per la prima volta nel suo cammino ultracentenario, a quattro donne è affidato il comando di un porto. Al tenente di vascello (CP) Marilisa Lombardi è stato assegnato il porto di Golfo Aranci, mentre quelli di Maratea, Monopoli e Jesolo spettano rispettivamente ai tenenti di vascello (CP) Tiziana Manca, Carmen Giacoppo e Barbara Magro. "E' un momento storico da sottolineare", ha commentato l'ammiraglio (CP) Raimondo Pollastrini, Comandante generale del Corpo. "Dimostra il reale raggiungimento nelle Capitanerie della parità lavorativa tra uomini e donne, con identici incarichi e identiche opportunita' di carriera. I nuovi comandanti, tutte con alle spalle nove anni di Marina e simili esperienze lavorative presso le Capitanerie, sono particolarmente motivate e consce di rappresentare un punto di riferimento per tutte le donne che, amanti del mare, vorranno seguirne le orme".
Le quattro neo-comandanti si sono ritrovate il 27 settembre a Porto Cervo, al convegno 'Donne al comando, un'importante novità', organizzato da Wista Italia (Women's international shipping and trading association), sezione italiana dell'associazione, presieduta da Gloria Giani, che riunisce donne interessate ad attività volte allo shipping. La foto in basso le mostra ai lati della presidentessa di Wista (terza da destra) e di Donatella Bianchi, conduttrice del programma Tv 'Linea blu'.
Il tenente di vascello Lombardi (foto sopra) nasce a Pescara nel1972. Nel '97 si laurea in Giurisprudenza e lavora in studio legale. Nel 2000 entra in Accademia Navale dove termina il corso con la campagna d'istruzione sulla nave San Giusto e poi con imbarco su nave mercantile. La sua prima destinazione è alla Direzione marittima di Bari. Dal 2003 al 2004 è trasferita all'Accademia Navale di Livorno (crociera addestrativa estiva sul Vespucci). Poi è a Roma al Comando generale (addetto alla Formazione). Dopo aver conseguito a Pisa nel 2006 un secondo diploma di Laurea in Scienze navali giuridiche e amministrative, assume nel 2007 un incarico presso l'Ufficio legislativo del ministero dei Trasporti e, nel 2008 quello di Capo sezione Gestione del personale presso la Direzione marittima di Roma. Sempre nel 2008 frequenta a Bournemouth, in Inghilterra, un corso di Inglese marittimo e nel 2009 a Genova, presso l'Istituto di formazione De Rubertis il corso di Port security.
Grande appassionata di musica, tanto da diplomarsi in pianoforte presso il Conservatorio di Campobasso, il tenente di vascello delle Capitanerie Marilisa Lombardi ha preso parte quale conduttrice al programma tv "Navigare Informati".



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

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
GRUPPI ORMEGGIATORI e BARCAIOLI
dei PORTI ITALIANI

gruppi aderenti



GRUPPO ORMEGGIATORI ANCONA
GRUPPO ORMEGGIATORI ARBATAX
GRUPPO BARCAIOLI AUGUSTA
GRUPPO ORMEGGIATORI AUGUSTA
GRUPPO ORMEGGIATORI BARLETTA MANFREDONIA
GRUPPO ORMEGGIATORI BARI
GRUPPO ORMEGGIATORI BRINDISI
GRUPPO ORMEGGIATORI CAGLIARI
GRUPPO ORMEGGIATORI CAPRI
GRUPPO ORMEGGIATORI CARLOFORTE
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI SORRENTO-CASTELLAMMARE STABIA-TORRE ANNUNZIATA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI CATANIA-RIPOSTO
GRUPPO ORMEGGIATORI CHIOGGIA
GRUPPO ORMEGGIATORI CIVITAVECCHIA
GRUPPO ORMEGGIATORI CROTONE
GRUPPO ORMEGGIATORI FIUMICINO
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI GAETA-FORMIA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI GELA-LICATA
GRUPPO ANTICHI ORMEGGIATORI GENOVA
GRUPPO ORMEGGIATORI GOLFO ARANCI
GRUPPO ORMEGGIATORI ISCHIA
GRUPPO ORMEGGIATORI ISOLA ELBA
GRUPPO ORMEGGIATORI ISOLE EGADI
GRUPPO ORMEGGIATORI-BARCAIOLI ISOLE EOLIE
GRUPPO ORMEGGIATORI ISOLE TREMITI
GRUPPO ORMEGGIATORI LA SPEZIA
GRUPPO ORMEGGIATORI LIVORNO
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI MARINA DI CARRARA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI MESSINA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BARCAIOLI MILAZZO
GRUPPO ORMEGGIATORI MONFALCONE-PORTO NOGARO
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI NAPOLI
GRUPPO ORMEGGIATORI OLBIA
SOCIETÀ ORMEGGIATORI ORISTANO
GRUPPO ORMEGGIATORI ORTONA-PESCARA
GRUPPO BARCAIOLI PALERMO
GRUPPO ORMEGGIATORI PALERMO
GRUPPO ORMEGGIATORI-BARCAIOLI PIOMBINO
GRUPPO ORMEGGIATORI PORTO EMPEDOCLE
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI PORTO TORRES
GRUPPO ORMEGGIATORI PORTO VESME-SANT'ANTIOCO-CALASETTA
GRUPPO ORMEGGIATORI POZZUOLI
GRUPPO ORMEGGIATORI PROCIDA
GRUPPO ORMEGGIATORI RAVENNA
GRUPPO ORMEGGIATORI REGGIO CALABRIA-GIOIA TAURO
GRUPPO ORMEGGIATORI SALERNO
GRUPPO BARCAIOLI SARROCH
GRUPPO ORMEGGIATORI SARROCH
GRUPPO ORMEGGIATORI SAVONA- VADO
GRUPPO BARCAIOLI SIRACUSA
GRUPPO ORMEGGIATORI SIRACUSA
GRUPPO ORMEGGIATORI TARANTO
GRUPPO ORMEGGIATORI TRAPANI MARSALA-MAZARA DEL VALLO
GRUPPO ORMEGGIATORI TRIESTE
GRUPPO ORMEGGIATORI VASTO-TERMOLI
GRUPPO ORMEGGIATORI VENEZIA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI LIBERI VENTOTENE-PONZA
GRUPPO ORMEGGIATORI VIBO VALENTIA MARINA