PERIODICO DI ATTUALITÀ E CULTURA MARINARESCA - ANNO X NUMERO UNICO 2005/2005 (una copia Euro 5)
Tariffa R.O.C. - "Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale" - D.L.353/2003 Conv.in legge 27.02.2004 n°46 Art.1 Comma1 D.C.B. Genova - (contiene I.P.)

Porti & servizi tecnico nautici



Angopi Eba la svolta del 2005

SERVIZI NAUTICI

ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI

pubblicità



Porti & Servizi tecnico nautici

Anno X
numero
unico
2005



MENU

Assemblea e convegno Angopi
Mezzi nautici
Porti
Dossier Angopi
Assemblea Eba
Capitanerie di porto
Sicurezza
Gruppi news

PORTI & SERVIZI TECNICO NAUTICI PERIODICO di CULTURA e ATTUALITÀ MARINARA
a cura di **A.N.G.O.P.I.** Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani
00198 ROMA, via Ancona, 37 - Tel. 06.4424.9850 - 06.4424.9853 - Fax 06.4424.9862 -www//angopi.it

Direttore
CESARE GUIDI

Direttore responsabile
GIORGIO GIORGINI

Redazione e pubblicità
Sea Services
16144 Genova - via Stefanina Moro, 99
Tel. 010.832.8110 Fax 010.846.0819 Cell. 335.666.8744
e-mail: seaserv@tin.it - seamonza@tin.it

Progetto grafico e impaginazione
Barbara Giorgini - Claudia Giorgini
Stampa
S.B.R. srl – Portici (NA)
Autorizzazione Trib. Genova N°1 – 97

Felice Duemila







ANGOPI

ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI

SERVIZI 24 ORE SU 24 365 GIORNI L'ANNO A NAVI PORTI SICUREZZA


Cagliari
19 maggio 2005
Assemblea generale ANGOPI
20 maggio 2005
Tavola rotonda ANGOPI:
"Continuità territoriale, valorizzazione delle risorse,
regime speciale dei porti e dei trasporti marittimi"



Sulla rotta della solidarietà

Cagliari col suo Golfo per l'Assemblea nazionale Angopi, approdata in coste sarde - a Santa Margherita di Pula - dopo essere stata accolta da quelle siciliane di Siracusa e dalle liguri di Genova: tappe significative per convalidare i propositi associativi tesi a consolidare lo sviluppo di una profonda solidarietà di categoria basata sulla creazione di un orientamento unificante tra il Settentrione e il Meridione d'Italia.

Su tali presupposti ecco allora la netta, inequivocabile affermazione di un'Associazione che, rigettando l'idea dei destini separati e differenziati, mira a realizzare l'ambizioso obiettivo di effettiva coesione sul piano nazionale, nella profonda convinzione che il Paese o cresce tutto insieme o è destinato all'emarginazione.



Pillole di portualità

Una realistica analisi della situazione portuale italiana. È da questo essenziale punto di partenza, contenuto nella relazione della presidenza Angopi presentata all'assemblea nazionale di Cagliari - Santa Margherita di Pula, che acquista coerente sostanza il conseguente approfondimento, teso a identificare con obiettività la risposta complessiva del ruolo di ormeggiatori-barcaioli rispetto alla dinamica dei traffici marittimi.

La visione portuale italiana messa a fuoco dal presidente Angopi Cesare Guidi è preoccupante. Carenze oganizzative di forte rilievo si evidenziano soprattutto nei riscontri mediterranei riguardo le misure da attuarsi per intercettare la prevista marea montante di traffici di origine orientale. In questo decisivo capitolo l'Italia portuale è praticamente ferma; né s'intravvedono azioni di rilievo, in grado di scuoterne l'immobilismo.

A tale afasia portuale si contrappone il fenomeno della 'globalizzazione di ritorno' alimentata dai prodotti a buon mercato realizzati a bassissimo costo in paesi stranieri caratterizzati da bassi salari e dall'assenza di diritti sindacali. Situazione sotto taluni aspetti esecrabile e sdegnante, ma che comunque ha messo in moto nuovi processi di scambio, d'imponenti dimensioni, talché stime molto attendibili rilevano, ad esempio nel settore del trasporto marittimo dei container, che fra il 2004 e il 2015 la domanda di movimentazione nel Mediterraneo crescerà di oltre il 75 per cento, passando dagli attuali 29 a 54 milioni di teu.

'Una crescita spaventosa che troverà sfogo proprio nei nostri mari", ammonisce la relazione Angopi. Tenendo inoltre presente che il previsto allargamento del canale di Suez permetterà il transito alle navi di ultima generazione. E allora, "va detto che ad intercettare le portacontainer con capacità di carico superiori a ottomilanovemila teu, che abbisognano di fondali fra i 16 e i 18 metri, banchine strutturate, adeguati bacini di evoluzione, saranno i porti più attrezzati cioè in



Nelle foto di queste pagine: attualità, brocantage ...e fantasticherie del porto di Cagliari

grado di ottimizzare al meglio il percorso della merce, con distripark per la sua manipolazione, collegamenti dinamici per inoltrarla fino alla destinazione e non per ultimo servizi efficienti".

I passi di seguito pubblicati sono stati elaborati, o stralciati se virgolettati, dalla relazione del presidente Angopi Cesare Guidi





Scrutata casa propria e raccolte consonanze all'appena ricordata efficienza dei servizi portuali, nonché sicurezza e security (il potenziamento ed adeguamento tecnologico dei mezzi nautici dei Gruppi ormeggiatori e barcaioli riportato in altra parte di 'Porti' ne è uno degli esempi) l'Angopi sollecita risorse per adeguare e ammodernare le strutture portuali, "come scelta politica strategica di alto profilo tecnico". Ossia, "nuove banchine, dragaggi puntuali e sempre più legati all'operatività e sicurezza del porto". Invece...

Invece, e ahinoi con inalterato prosieguo lungo i mesi successivi all'assemblea Angopi in terra sarda, "nel nostro Paese, iniziano a percepirsi fenomeni che, senza adeguate contromisure di politica infrastrutturale e dei trasporti, rischiano di ridurre il vantaggio competitivo dei porti italiani". Cosicché "nell'ultimo anno soltanto un quarto dell'incremento dei traffici da e per il Far East è stato intercettato dai porti del sud Europa".

A fronte di questo rallentamento non tutti però rimangono passivi. E l'Italia dovrebbe riflettere su quanto altrove si sta tempestivamente attuando per essere competitivi nella corsa alla conquista della merce di origine asiatica, "A Marsiglia, per esempio, che per raddoppiare i suoi spazi ha già stanziato investimenti per 1,2 miliardi di euro; a Barcellona che devia il delta di un fiume per strappare nuove aree al mare; o a Valencia che spende più di un miliardo di euro per ampliare i terminal riservati ai container".

La sfida di Giancarlo



"... consentitemi di farmi interprete dei sentimenti di considerazione e gratitudine nei confronti dell'amico Giancarlo (*Piras, ndr.*) per la sua sbalorditiva capacità reattiva, di fronte alle sfide della vita. Nonostante tutto è segretario della nostra assemblea, che forza!

Giancarlo voglio dirti che nel verbo greco 'idein', vedere e ideare hanno la stessa origine. Le idee infatti, sono visioni che trascendono il visibile. Per questo i poeti, che per gli antichi greci percepivano oltre l'immediatamente percepibile, ricevevano dagli dei il dono della cecità in cambio ['dell' epopteia'], della 'vista superiore'. Nella tradizione ellenica comparve anche l'aspirazione a superare e ad oltrepassare l'ambito della visibilità: per questa ragione la saggezza, cioè la capacità di penetrare il mistero, cominciò ad identificarsi con la cecità.

Probabilmente sarebbe opportuno che ognuno di noi chiudesse ogni tanto gli occhi affinché la nostra mente possa vedere meglio. Grazie per la tua forza, grazie Giancarlo per essere qui con noi!".

Il mare senza veli dell'isola misteriosa





La Sardegna del 1803 nella mappa delle Carte Segrete dell'Archivio del Regno Sardo/Piemontese. Le note che corredano il documento evidenziano che a inizio XIX secolo la regione fosse pressoché ignota alla maggior parte dei sudditi e dei funzionari continentali del Reame, tanto nelle caratteristiche geofisiche dell'isola quanto e soprattutto per ciò che atteneva la recondita personalità culturale degli isolani e la situazione del corrispettivo mosaico sociale. Ignavia di lungo corso, chiazzata di prevaricazioni, quella riservata alla Sardegna, sino a che dal mare che ne circonda l'incomparabile costa è risuonata la rivalsa di una dignità mai sopita e orgogliosamente rivendicata. Ecco, allora, il senso reale del gradimento avvertito dal presidente dell'Angopi a Santa Margherita di Pula, manifestato rivolgendo il suo riconoscimento ai colleghi ormeggiatori e barcaioli di Cagliari e di Sarroch per l'apporto fattivo ed entusiasta posto nell'organizzazione dei lavori assembleari. Seguito poi da altre considerazioni, da uomo di mare. "Il primo impatto visivo l'ho avuto dall' effetto del mare e dalle circostanze in cui la reciproca azione dei venti, delle onde e della correnti influiscono sul suo colore. Dalle mie parti (il ravennate, ndr.) *lo scirocco lo rende verdastro un pò offuscato, mentre la bora lo fa un pò più azzurro e un po' trasparente. Qui è sempre azzurro, si vede il fondo e in un certo senso modifica il mio concetto di ciò che succede sott'acqua, visto da fuori: qui il mare è davvero assoluto e lo vedi, senza stare a cercare troppi paragoni, senza veli, nudo".*

"In questa terra di Sardegna, mi sovviene l'incredibile tenacia con la quale il popolo Sardo ha difeso e tutelato in tutti modi, le sue tradizioni anche di fronte alle aggressioni di altri popoli portatori di altre culture e mentalità. Con ciò, non intendo dire che il sardo si sia chiuso in se stesso, evitando confronti con altri, poiché è indubbio che la sua cultura e tradizioni hanno subito l'influenza anche dall'esterno. A tale proposito amo ricordare che la società delle pianure e della fascia costiera si presenta abbastanza eterogenea, con tracce d'insediamento di coloni (catalani ad Alghero, liguri a Carloforte, veneti ed emiliani nelle bonifiche di Arborea e Fertilia, corsi in Gallura, cui si sono aggiunti nel dopoguerra profughi giuliani e tunisini). Però, la presenza di questi gruppi alloglotti non incide che marginalmente sulla fisionomia linguistica dell'isola e non incide sulle radici indentitarie dei sardi. Per questo fenomeno si sono potuti esprimere uomini che hanno largamente superato i loro confini, contribuendo alla cultura nazionale. Basta pensare a Grazia Maria Deledda, Salvatore Satta e su altri terreni a Emilio Lussu, Antonio Segni, Enrico Berlinguer e infine, a colui che ritengo uno tra i più grandi figli di questa terra, uomo di grande rigore morale e intellettuale come è stato Antonio Gramsci".

Successi in bacheca

Dalla Liguria di Camogli alla Sardegna di S. Margherita di Pula: nel lasso di appena un semestre di distanza assembleare la bacheca Angopi affigge comunicazioni di forte spessore associativo, palesi riscontri di dinamismo ed efficienza. I nuovi caposaldi raggiunti da Angopi sono sei, tutti importanti nella vita di categoria. Ma ancora più decisivo sarà il settimo risultato ottenuto dall'Associazione, meritevole di un propio rilievo.

1) ACCENTUAZIONE della presenza della categoria sia nella vita associativa sia nei dibattiti pubblici di valenza marittima e portuale, soprattutto per apportarvi contributi tratti dal patrimonio etico, professionale e organizzativo dei Gruppi ormeggiatori e barcaioli. Nel primo caso, una presenza avvenuta attraverso "un grande sforzo di partecipazione, non solo apprezzabile dal punto di vista dei contenuti, ma soprattutto rilevante per sviluppare la vitalità dell'Angopi, rendendo in questo modo partecipe il maggior numero di ormeggiatori e barcaioli". Riguardo la visibilità esterna di categoria, "vogliamo essere sempre più conosciuti come realtà non surrogabili per la vita e l'efficienza dei porti; inoltre, vogliamo essere protagonisti contribuendo a 360 gradi con la nostra esperienza, con il nostro ruolo, la nostra cultura del lavoro, il nostro valore aggiunto ad arricchire la portualità italiana dell'apporto e delle competenze che gli ormeggiatori e barcaioli possono dare". Questi pubblici dibattiti sono molto importanti perché nel loro ambito si sviluppano e si confrontano opinioni ed interessi diversi e s'ipotiz-zano le differenti soluzioni. Mentre per quanto riguarda direttamente la categoria, "si rafforzano le conoscenze delle questioni che ci stanno attorno e ci aiutano a capire lo spessore dei problemi, favorendo in questo modo un contributo alla riflessione e al confronto con i diversi nostri interlocutori".

2) ADEGUAMENTO di diversi Gruppi ad uno schema informatico e ad un sistema di raccolta dati sempre più funzionale e preciso. Apprezzamenti per quanti lo stanno facendo, con l'auspicio che sempre più folta sia la schiera di coloro che lo adotteranno. Le statistiche inviate ad Angopi in questo modo favoriscono il lavoro in ufficio, e soprattutto lo velocizzano, con visioni più pertinenti dell'andamento delle cose. Aiutando così le attente analisi e valutazioni che consentono all'Associazione d'individuare con maggior certezza tendenze, linee di sviluppo, carenze; il tutto estremamente utile per osservazioni generali e particolari e quindi per una più approfondita iniziativa di Angopi.

3) ADESIONE di Angopi a Confcommercio: una decisione dettata dalla volontà di quella Confederazione di creare al proprio interno una struttura specifica per i problemi del comparto marittimo-portuale. "È in questo ambito che abbiamo apprezzato l'offerta pervenutaci da Confcommercio per partecipare, in quanto attori delle attività portuali, alla vita della citata confederazione".

4) AGGIORNAMENTO del Bando di Concorso per la collocazione della categoria all'interno del quadro generale dei servizi marittimo/portuali, nell'intento di ampliarvi competenze e conoscenze rispetto a quelle previste attualmente, al fine di elevare e identificare le capacità professionali dei futuri ormeggiatori e barcaioli.

5) ATTUAZIONE di un contratto nazionale volto a costruire una cornice di regole con le quali poter cogliere l'evoluzione dell'attività della categoria. E nello stesso tempo far considerare il lavoro una risorsa, "valorizzando sul piano qualitativo e in modo equilibrato, quelle figure in grado di adeguarsi alle complessità che emergono nel nostro settore avendo anche cura, di definire una adeguata regolazione che contemperi la specificità del Gruppo e la nostra funzione nel porto con le esigenze del lavoro".

6) ATTIVAZIONE dei Gruppi in occasio-ne di campagne elettorali tutte improntate - e sempre - all'unità della categoria e alle esigenze di far conoscere ad ogni raggruppamento politico il ruolo, la funzione e la collocazione dei Gruppi ormeggiatori e barcaioli all'interno dei porti. Iniziativa rilevatasi molto utile e preziosa non solo sul piano nazionale ma anche a livello europeo.

7) Il sigillo regolamentare

"Relativamente alla vita interna dell'Associazione vogliamo sottolineare l'importanza dell'attuazione, previa approvazione da parte dell'assemblea, del ***Regolamento Angopi.*** Con la sua stesura, sommata allo Statuto, possiamo dire che il corpo normativo della nostra Associazione è stato completato. Esso, infatti, è un referente per risolvere qualunque tipo di dubbio sul comportamento da assumere nelle varie situazioni previste nel nostro Statuto e quindi consente un miglior modo di rapportarsi di volta in volta con tutte le istanze nei confronti dell'Angopi e di questa nei confronti dei singoli associati. Si tratta cioè di una normativa che dà un'indicazione forte ai rapporti democratici che si debbono realizzare. Se volessimo fare una sintesi essenziale di quanto prodotto mi pare di poter dire che il punto centrale del lavoro svolto potrebbe essere quello della ***diffusione dello spirito associativo***".

Parole forti quelle del presidente Angopi per sottolineare la forza sell'iniziativa portata a compimento dall'apposito Gruppo di Lavoro. Al di là delle implicazioni regolamentari è da sottolineare la posizione ricoperta dall'Assemblea nell'ambito del Regolamento. Assemblea che, di fatto, assume un ruolo determinate e assoluto relativamente alle modalità di votazione dei candidati nei singoli organismi Angopi, e nello stesso tempo è garantita la presenza delle varie realtà esistenti compresi i piccoli gruppi e quelli dei barcaioli.

Principi guida dedicati ai giovani

La quantità e la qualità degli associati all'Angopi e delle sue strutture è un valore importante. È una valutazione che potrebbe sembrare di banale ovvietà ma per la presidenza dell'Associazione così non è! Poiché trova delle precise risposte nei precetti sostanziali delle regole che l'organismo si è dato . Essenziale, allora, che non si debba offuscare la nitidezza dei rapporti in grado di favorire un percorso duraturo di crescita e diffusione delle politiche di categoria, sancite nelle finalità statutarie, capaci di sviluppare concretamente iniziative e programmi d'interesse per la categoria, proiettati verso l'esterno e soprattutto verso i giovani. In sostanza, si è predisposto non tanto un 'Regolamento Quadro', bensì uno schema di principi e riferimenti giuridico-operativi, accompagnati da precisi doveri cui attenersi. Sotto questo profilo l'aspetto più importante è dare il senso esatto in termini operativi e organizzativi del servizio, assieme ai doveri che derivano ai Gruppi dall'essere parte integrante del sistema di sicurezza del porto e quindi, disponibili per quelle situazioni che scaturiscono da necessità o emergenze non tipicamente rientranti nei normali compiti istituzionali.

Nel Regolamento si evidenzia l'attenzione posta sulla necessità che i diversi organismi abbiano chiari i rispettivi compiti e collocazione nell'Angopi. Ciò risponde al fatto che gli eletti a qualunque titolo e a qualsiasi organismo devono essere consapevoli di rappresentare l'intera Assemblea che è il momento materiale delle esigenze più profonde della categoria. In tale ambito, ognuno potrà prospettare le proprie opinioni, le proprie proposte e difenderle; ma poi tutti e tutto dovrà rientrare nell'indirizzo espresso dall'Assemblea. Tuttavia, il Regolamento non è un 'testo sacro'. Quindi, se lo riterrà necessario sarà preciso compito dell' Angopi rivederlo per introdurvi elementi correttivi di parti carenti o inadeguate.

Un ganglio vitale

"Una maggiore e più approfondita consapevolezza dei problemi che riguardano l'intera categoria". Lo ha sottolineato il presidente Angopi durante l'assemblea associativa. Soggiungendo come per altro ci sia sempre da rimarcare il fatto che "la nostra unica e vera difesa per la tutela dei Gruppi e del loro status giuridico, consiste non solo e non tanto nei riferimenti, pur importanti, alle leggi vigenti, ma soprattutto nella capacità di anticipare e prevenire le esigenze operative che nascono dai nuovi contesti organizzativi, dalle nuove forme che assumono i flussi del trasporto marittimo e dalle esigenze sempre più pressanti del valore e delle strutture in cui si articola la complessità del trasporto merci e passeggeri, quale condizione essenziale per lo sviluppo e l'evoluzione economica del nostro Paese". Tutto questo affermato nella certezza che la categoria degli ormeggiatori-barcaioli è uno dei gangli vitali del raccordo fra trasporto marittimo e trasporto terrestre. "È questa l'idea guida che ci ha consentito finora di contenere le spinte a quella che viene definita liberalizzazione per l'introduzione delle leggi di mercato anche nel settore dei Servizi tecnico nautici", ha ricordato Guidi. Precisando però che tutto ciò sarebbe stato insufficiente, "se non avessimo concepito l'organizzazione attuale del servizio di ormeggio e battellaggio come strumento essenziale del sistema di sicurezza marittimo/portuale che spazia dalla tutela della nave a quella dei passeggeri e merci, delle strutture portuali fino all'ambiente circostante".

Ma le insidie a questa linea di condotta sono ancora presenti, nonostante la sua confermata validità. "Non stiamo assolutamente enfatizzando tali pericoli, anzi, non abbiamo nessun interesse a farlo, perché si parte dal presupposto che la sicurezza, sia pure nella sua più ampia accezione di bene pubblico, non possa essere esercitata da privati e ancor meno da privati in concorrenza tra loro". E qui sorprende la presenza di una indimostrata benché diffusa convinzione secondo cui così come la concorrenza favorisce il prodotto migliore e contribuisce a contenere o ridurre i costi per le stesse identiche ragioni potrebbe addirittura migliorare gli standard attuali del servizio in un quadro di costante diminuzione dei prezzi. Sorprendente convinzione, perché non tiene conto della molla principale che muove i privati, ossia realizzare, anzi massimizzare il profitto quale vera misura di successo, il quale – tendenza sempre più incisiva – si ritiene debba essere lasciato completamente alla discrezionalità di colui che lo produce. "Si tratta perciò di posizioni ideologiche che rischiano, qualora si affermassero, di scardinare ciò che di importante e positivo abbiamo realizzato con grande impegno; impoverendo e cancellando per questo, l'esperienza tipica delle nostre tradizioni e dei nostri approcci che in particolare negli ultimi tempi da essa hanno preso vigore, perché ci siamo costantemente adeguati al nuovo".

Anche da qui la convinzione che la tutela della categoria poggi su presupposti che hanno origine nella collocazione giuridica attuale; ma che la tutela vera degli associati trovi il suo supporto fondamentale nella capacità di interpretare al meglio e di realizzare secondo le aspettative un servizio che sia apprezzato per capacità professionale, per tempestività di esecuzione, per la perfezione ai massimi livelli. "Allora, come non affermare che la nostra difesa è tanto più efficace in relazione al prestigio di cui possiamo godere da parte di tutti coloro che utilizzano il nostro servizio, ne apprezzano la serietà e il senso di responsabilità che ognuno di noi esprime nell'esercitarlo. Dobbiamo quindi andare orgogliosi di essere considerati attori indispensabili alla sicurezza dei porti, intesa nel suo più ampio significato. È questo il modo migliore non solo per difendere il nostro ruolo, ma anche per dare ad esso, un'alta dignità, nei confronti di noi stessi e rispetto agli altri".

IN GIOCO ANCHE L'ORGANIZZAZIONE DEI SERVIZI TECNICO NAUTICI

Legge 84/94 e Direttiva nella partita dei confronti

Precedendo di qualche tempo l'Assemblea generale di S. Margherita di Puia, il presidente dell'ANGOPI Cesare Guidi aveva rilasciato una intervista riguardo temi di stringente attualità. Tra questi: revisione della legge 84/94, nuova stesura della Direttiva Ue sui servizi portuali, argomenti che hanno richiamato il ruolo dei servizi tecnico nautici. Ecco il testo dell'intervista.

In Italia c'è in atto un tentativo di iniziativa parlamentare di rivedere la legge di riforma dei porti. C'è davvero bisogno di rivedere le normative generali su qualche singolo punto, o la legge del 1994 è ancora attuale?

Dal nostro punto di osservazione riteniamo che se revisione ci deve essere questa dovrebbe riguardare l'autonomia finanziaria delle autorità portuali e le procedure per le nomine dei presidenti. Mentre, per quanto riguarda il complessivo assetto normativo della legge 84/94, non rileviamo che si debba procedere ad una revisione generale in quanto è accertato l'impatto positivo che i concetti informatori della legge hanno avuto su un processo di sviluppo e di evoluzione dei porti. Tutt'al più si può parlare di alcuni perfezionamenti relativi a profili funzionali derivanti da esigenze operative. Ciò significa che riteniamo tuttora valida, nel suo complesso e nelle sue articolazioni, la legge 84/94 e quindi non esiste nessuna urgenza per una sua modificazione.

A che punto sono i lavori sulla nuova proposta di Direttiva sull'accesso al mercato dei servizi portuali proposta dalla Commissione, dopo quella varata nel 2001 e poi bocciata dal Parlamento europeo nel 2003? E a che punto è il dibattito sull'autoproduzione?

A questo proposito sottolineiamo il fatto che la Direttiva sull'accesso al mercato è stata bocciata dal Parlamento europeo e che la cosiddetta 'De Palacio 2' ripropone in larga misura la stessa normativa, anzi, a nostro avviso, peggiorandola. Rimane, infatti, grave la non separazione dei servizi tecnico nautici da quelli generalmente definiti servizi portuali. Sappiamo che i primi rispondono essenzialmente ad esigenze di sicurezza in luogo della natura commerciale che caratterizzano i secondi. Rispetto a ciò non è pensabile che si possano comprendere in un quadro comune norme che prediligono gli aspetti commerciali, concorrenziali e competitivi all'interno dello stesso scalo marittimo.

Relativamente all'autoproduzione ritorniamo sempre al punto di partenza. Infatti, molti continuano a dare per scontato che le operazioni tecnico nautiche in particolare, sono fondamentalmente operazioni commerciali e quindi possono inquadrarsi in una esclusiva logica di mercato perdendo di vista alcuni aspetti essenziali che, soprattutto nel nostro Paese, si manifestano nella loro massima chiarezza. Giova pertanto rilevare che occorre mantenere e rafforzare un concetto unitario di sicurezza delle strutture e della navigazione portuale alla quale non può che corrispondere un sistema unitario di organizzazione, che l'introduzione dell'autoproduzione romperebbe.

Inoltre, si creerebbe obiettivamente, una scissione fra operatività ordinaria svolta per il regolare attracco delle navi e attività che si collegano direttamente a situazioni impreviste o di emergenza. Tutto questo comporterebbe una frantumazione dell'attuale sistema tariffario in quanto dovrebbe di fatto avere una tariffa duale: una per le operazioni regolamentari di attracco e partenza delle navi e l'altra per garantire, invece, 24 ore al giorno, un servizio pubblico che si fa carico dei problemi della sicurezza del porto e delle acque circostanti.

Ci può raccontare che cosa sono oggi i Gruppi associati all'Angopi in termini di strutture e di servizi fomiti all'utenza? Ci può spiegare quanto conta la vostra presenza, 24 ore su ventiquattro, 365 giorni all'anno, in termini di sicurezza dei porti?

I Gruppi sono organismi voluti dall' Autorità marittima per assicurare il servizio di ormeggio nei vari porti. Si possono definire soggetti privati di cui l'Autorità dispone per garantire un servizio di pubblico interesse i cui compiti e modalità sono determinati dai regolamenti emanati con Ordinanze pubbliche dalla stessa Autorità Marittima. In questo quadro possiamo affermare che l'operatività dei Gruppi, 24 ore al giorno per 365 giorni all'anno, rappresenta il massimo di garanzia possibile della sicurezza nel porto inteso nella sua totalità. Potremmo addirittura affermare che l'intervento specifico del Gruppo, anche nel momento in cui è chiamato ad operare su un singolo natante, è generalmente realizzato con il massimo di efficienza proprio in virtù della nostra continuativa presenza nel porto. Non va dimenticato che la nostra è un'attività ad alto rischio, ma nonostante ciò risultano estremamente esigui gli incidenti ai vettori marittimi e ai lavoratori che operano in questo settore; inoltre è da tutti riconosciuta la nostra efficienza nei casi di emergenza in cui siamo chiamati ad operare.

C'è da sottolineare peraltro, che i costi delle nostre operazioni sono fra i più bassi in Europa e quindi, rispondenti ad una rigorosa logica economica. Viene acconcio sottolineare che tutto questo può avvenire in virtù del fatto che il Gruppo si caratterizza dal massimo di stabilità e di certezze per i lavoratori e dal massimo di flessibilità dell'impiego di uomini e mezzi rispetto alle esigenze derivanti dalle richieste specifiche delle singole operazioni. Questa è la base sulla quale, in particolar modo nell'ultimo decennio, si è manifestato un trend largamente positivo in termini di ammodernamento dei mezzi nautici, degli strumenti indispensabili al servizio e dall'altro, fatto ancor più importante, il costante adeguamento non solo delle qualità professionali specifiche per la normale attività, ma anche per l'acquisizione di nuove professionalità attraverso corsi formativi e di addestramento che hanno allargato fortemente le capacità di intervento dei Gruppi nelle più svariate situazioni.

Dossier emozioni...



Dicono che per vivere un viaggio bisognerebbe riuscire ad abbandonarsi al destino, lasciarsi trasportare incondizionatamente e chiudere gli occhi come fosse tutto un sogno… E' maggio, la promessa di primavera compie il suo incantesimo e finalmente le giornate sono inondate di luce abbagliante…la nostra nave che da poco ha salutato la costiera laziale è diretta in Sardegna dove una settimana ricca di impegni e intenso lavoro ci attende. Poi penso… finalmente è arrivata… l'Assemblea degli Ormeggiatori ed il convegno sulla continuità territoriale; due dei momenti più importanti e attesi della vita dell' Associazione…

La sfida con me stessa ora ha davvero inizio… infatti benché in passato avessi già partecipato ad altre assemblee, so già che questa esperienza sarà totalmente diversa… dovrò superare e far fronte da sola a molte prove che davvero mi spaventano… ma il desiderio che lo spettacolo cominci ormai è più forte di qualsiasi dubbio e preoccupazione che non tutto potrebbe rivelarsi all'altezza delle mie aspettative.

Questo tiepido sole che sta tramontando mi distrae per un attimo, ha il sapore dei pomeriggi d'estate ed inevitabilmente i miei ricordi volano indietro nel tempo alle splendide vacanze trascorse in una terra incantata …la Sardegna …il mare ...con i suoi mille colori che sfumano dal blu assoluto alla più cristallina trasparenza… ed un' infinita sequenza di inaccessibili e solitarie calette… quante emozioni si risvegliano in me… ma il vento ora più freddo avverte che è scesa la sera, rientro in cabina…e mi addormento così ...impaziente che arrivi già domani!!!

Alle dieci del mattino finalmente sbarchiamo a Cagliari dove ad aspettarci troviamo i nostri colleghi ormeggiatori che ci accolgono con gioia e ci accompagnano a Santa Margherita in Pula. Dal finestrino della macchina il mio sguardo viene rapito dai curiosi e leggiadri abitanti delle piccole lagune che costeggiano la strada: gli aironi rosa… inevitabilmente mi perdo fra le varietà di questo paesaggio, fiero ed austero come i suoi abitanti ed ogni mia immaginazione ora assume la sua forma… il ricordo della Sardegna conserva ancora tutto il fascino di una terra inviolata ed è uno spettacolo che ogni volta lascia davvero senza fiato.

Arriviamo in albergo, una struttura elegante e confortevole, e immediatamente si torna alla realtà …il bisogno di sistemare e ultimare il nostro lavoro è urgente, così con l'aiuto dei nostri colleghi come una vera squadra, ci rimbocchiamo le maniche e cominciamo i preparativi!!! Nei giorni successivi gli ormeggiatori arrivano da tutta Italia, poco alla volta prendono familiarità con il nuovo ambiente, ma sono visibilmente stanchi ed accaldati dal viaggio… così c'è qualcuno che fra un aperitivo a bordo piscina e una passeggiata all'ombra degli alberi trova già un po' di refrigerio. Ore sette del mattino….apro gli occhi ...Il grande giorno è arrivato…19 Maggio 2005 …l' Assemblea Angopi fra poche ore avrà inizio e vorrei fuggire via… sono agitata e tesa perché oggi dovremo veramente dare il massimo dell'impegno …essere assolutamente impeccabili; alla fine mi faccio coraggio ed …in breve mi preparo per scendere in sala convegni… ad accogliere gli ormeggiatori… e subito il lavoro mi svuota la mente da ogni preoccupazione… mi accorgo che non c' è tempo per perdersi …c'è solo tanto da fare…



Il presidente Guidi legge la sua relazione… in sala non vola una mosca… vige un silenzio che è quasi imbarazzante… Ognuno è in attesa di ascoltare e ognuno segretamente spera di ricevere incisive conferme… così sarà... attraverso ogni parola diretta ed esclusiva, Cesare Guidi, sembra già sedare le loro ansie e scaldare i loro animi…di speranze e di progetti imminenti…

Ciò che resterà indelebile nella mia mente, sono i saluti sinceri, carichi d'affetto che ogni ormeggiatore riserverà per Giancarlo... inevitabilmente emozionato …tenero e imbarazzato… che li saluta e li ringrazia commosso … e in un attimo mi accorgo che si può essere amici per sempre …anche quando le vite ci cambiano e ci allontanano… si possiede e si condivide un tesoro invisibile che illumina l'anima e fa volare in alto il cuore…

Conserverò per me il tutto il buono di questa avventura… le meraviglie della natura incontaminata, il calore delle serate trascorse con la complicità e l'allegria degli amici riuniti e la vittoria personale di aver superato difficoltà e titubanze …ma soprattutto per questo viaggio ho provato ad affidarmi al destino, proprio come dicono, e mi sono ritrovata a sorprendermi ancora… per uno sguardo rivolto ad un airone, una lacrima d' emozione… e una risata sincera insieme a voi…

Francesca Nobile



CONTINUITÀ TERRITORIALE NEI TRASPORTI MARITTIMI



Con un tono tra lo stupito e l'ammirato un relatore ha rimarcato la peculiare connotazione di una Tavola rotonda organizzata da una associazione di categoria, che però non ha dibattuto se stessa. Ma che ha, invece, volutamente favorito argomenti più appropriati e pregnanti rispetto all'ambiente in cui essa si è svolta, intercettandone i relativi problemi nonché le manchevolezze, e tentando analisi nell' intento di apportare equità e favorire progressi economici e sociali.

L'omaggio rivolto dal relatore alla linea prescelta dagli organizzatori ha gratificato i responsabili dell'ANGOPI, organizzatrice della Tavola rotonda 'Continuità territoriale, valorizzazione delle risorse, regime speciale dei porti e dei trasporti marittimi', svoltasi a Cagliari il 20 maggio 2005, giorno successivo all'Assemblea generale dell'Associazione. Ma altri gradimenti, seppure indiretti, sono giunti dall'attenzione riscossa dal convegno e dall'impegno profuso nella giornata dalle personalità che si sono avvicendate al tavolo dei relatori.

Il riscontro di quanto il dibattito sia stato profondamente sentito nella sua attualità è motivata dal fatto che non in pochi hanno preferito tralasciare gli interventi in precedenza preparati per cimentarsi 'dal vivo' con le sollecitazioni che via via il prosieguo delle argomentazioni ponevano al centro della discussione. E questo avveniva anche per chi, pur cercando di restare fedele alla scaletta predisposta, prima, dopo o durante cedeva alle lusinghe del dibattito, riconoscendone la validità interlocutoria e soprattutto le finalità intese ad acce-lerare il cammino verso una meta comune.

Questa particolare atmosfera si era subito avvertita nella Sala convegni dell'Autorità Portuale di Cagliari, già dagli iniziali saluti ai convenuti espressi dalle autorità locali. E proprio in queste fasi iniziali gli ormeggiatori e barcaioli avevano tratto spunto per parlare un pò di loro stessi, attraverso il loro Presidente. Ma solo per meglio datare la genesi professionale del 'mestiere', che incuriosiva taluni, e cercando altresì di stabilire l'inizio della loro moderna identificazione di categoria.

Dunque: "Abbiamo un nome di antica origine. Ma in realtà, la professione dell'ormeggiatore scaturisce dal passaggio della nave a vela alla nave a vapore, o per meglio dire alla propulsione ad elica. Ai loro tempi, i velieri si fermavano quasi tutti nelle rade, e quindi c'era uno scambio continuo caratterizzato dall'attività di battellaggio; poi sopravvenne la metamorfosi; e da barcaioli si divenne ormeggiatori, assumendo questo ruolo anfibio, che unisce due mondi interessantissimi: la terra con il mare".

Due mondi che la categoria ha cercato di avvicinare ulteriormente con la sua Tavola rotonda, sintetizzata nella 'Continuità territoriale' tra sponde continentali e isolane, per l'occasione sarde. Ed è in tale contesto che gli ormeggiatori-barcaioli hanno ancora parlato in prima persona,

sempre tramite il loro presidente. Ma più di una relazione d'impronta tradizionale si è trattato di una sorta di informativa, a tratti di una impegnativa, riguardo a ciò che la categoria ha compiuto e intende ancora effettuare per facilitare lo sviluppo della navigazione a corto raggio o delle 'autostrade del mare', ovvero per tutto ciò che appunto si amplia sotto l'etichetta della continuità territoriale. E questo, in Sardegna come ovunque se ne manifesti la necessità economica e sociale.

"Continuità territoriale, valorizzazione delle risorse, regime speciale dei porti e dei trasporti marittimi" era il titolo completo della tavola rotonda organizzata dall' Angopi presso la Sala convegni dell' Autorità portuale di Cagliari. Il dibattito si è poi sviluppato in due parti, coordinate da Sergio Maria Carbone, ordinario dell'Università di Genova. In precedenza la città aveva porto il suo saluto agli ospiti attraverso il Presidente dell'Autorità portuale Antonio Granara, il Sindaco Emilio Floris, il Presidente della Camera di commercio Romano Mambrini e il Comandante della Capitaneria di porto e Direttore marittimo della Sardegna Antonio Camboni.

La prima parte della tavola rotonda è stata aperta dal presidente dell'Angopi Cesare Guidi, con l'intervento pubblicato dalla pagina successiva. Di seguito sono state presentate relazioni di Massimo Deiana (Direttore dipartimento Scienze giuridiche all'Università di Cagliari), Umberto Masucci (presidente Federagenti - Federazione nazionale Agenti raccomandatari marittimi, Agenti aerei e Mediatori marittimi), Enrico Maria Puja (Focal point Short Sea Shipping nazionale al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti), Giuseppe Ravera (presidente Fedarlinea - Associazione italiana per l'Armamento di linea). Interventi, proposte e conclusioni sono infine stati presentati da Pietro Careddu, Capo di Gabinetto dell'Assessorato Trasporti della Regione Sardegna, Pietro Maurandi, componente V Commissione permanente della Camera dei Deputati (Bilancio, Tesoro e Programmazione) e Mario Giuseppe Scali. Capo di Gabinetto dell'onorevole Mario Tassone, Vice Ministro delle Infrastrutture e Trasporti.

Tutti le relazioni delle personalità sopra riportate sono state integralmente pubblicate sia nel sito internet ANGOPI sia su una pubblicazione in parte distribuita assieme al presente numero di 'Porti & Servizi tecnico nautici'



IL SOSTEGNO DEGLI ORMEGGIATORI ALLA CONTINUITÀ TERRITORIALE

Offerte speciali al porto di Cagliari

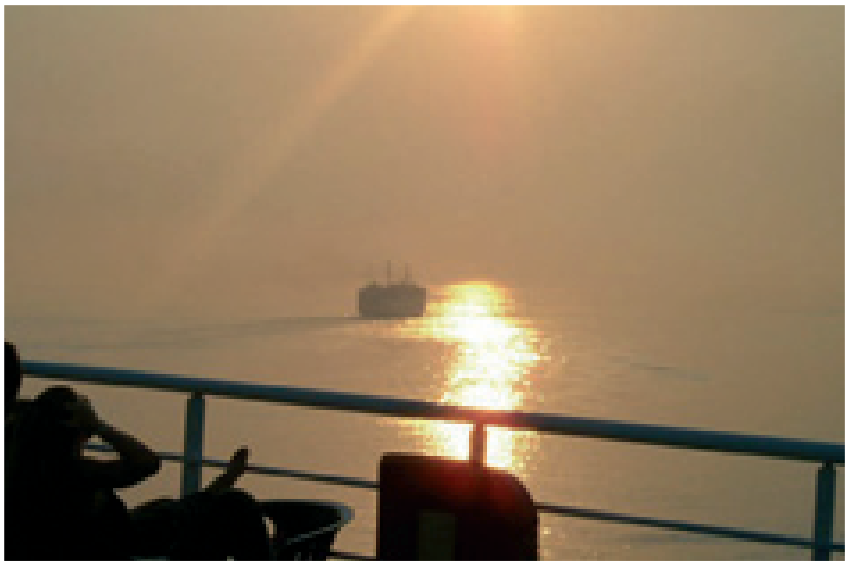
Indicate dal presidente Angopi nel convegno del capoluogo sardo

Signore, Signori, Autorità, gentili ospiti, colleghi, amici vi porto il saluto e il ringraziamento della Associazione degli Ormeggiatori e Barcaioli per la vostra partecipazione, ancora una volta, a questa nostra tavola rotonda incentrata come sempre sulla natura ed il ruolo dei servizi pubblici, che noi riteniamo essenziali quali sono i Servizi tecnico nautici e in particolare le caratteristiche, le funzioni e le collocazioni dei Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli nella portualità italiana.
Mancherei però, a un mio preciso desiderio se aprendo i lavori non facessi un riferimento alla terra che ci ospita e dove non capita spesso di essere presenti. Tanti sono gli spunti che potrebbero essere utilizzati per comprendere il contributo originale e importante che la cultura e la storia Sarda ci ha fornito. Una terra che ha dato i natali a uomini di grande integrità morale e di grandi doti umane, a cominciare, e soltanto per fare un riferimento, da Antonio Segni insigne giurista che ha dedicato gran parte di se stesso alla vita politica del nostro Paese, contribuendo alla elaborazione della Costituzione repubblicana e svolgendo importanti incarichi di governo fino ad essere eletto Presidente della Repubblica. È stato un esempio di uomo che ha considerato l'attività politica sempre solo come servizio per il bene comune.
Non possiamo però non ricordare Antonio Gramsci e il modo come ha interpretato il suo ruolo di intellettuale votato alla politica, e ciò soprattutto perché, malgrado le avversità della vita e le sofferenze patite, in condizioni tali che avrebbero stroncato la volontà di molti uomini, è riuscito a produrre un corpo di opere di grande spessore umano, storico e filosofico di straordinaria importanza che ancora oggi sono motivo di studio in vari consessi internazionali.
Uomini quindi, che dimostrano come la caduta di valori oggi denunciata da tutte le parti, trova la sua principale radice nella difficoltà di trovare in se stessi la volontà di perseguire nobili ideali e obiettivi che superino gli angusti interessi personali.
Per entrare nel merito degli argomenti del programma, partirei da uno dei concetti espressi al Convegno sui trasporti organizzati dalla Camera di commercio di Cagliari il 3 marzo scorso, laddove in buona sostanza si afferma: «che la Sardegna ha una posizione geografica che verrà a trovarsi nei prossimi anni al centro di importanti flussi di traffico nella direttrice euro-asiatica».
Questa, indubbiamente, risulta una grande opportunità per la portualità cagliaritana se è capace di realizzare e fornire servizi logistici e di trasporto assieme all'avviamento di attività produttive legate al transhipment. Secondo i dati forniti dagli operatori del settore, nei prossimi dieci anni, il numero di container provenienti dall' Asia sfiorerà il raddoppio. L'allargamento del canale di Suez permetterà il transito alle navi di ultima generazione, le quali in ogni modo va detto potranno essere intercettare solamente dai porti più attrezzati, capaci di



Ormeggiatore del porto di Sarroch. Il Gruppo Ormeggiatori e il Gruppo Barcaioli del porto petrolifero sono stati parte più che attiva nell'organizzazione sia dell'assemblea sia della tavola rotonda Angopi. Il successo di entrambi gli avvenimenti cagliaritani è da ascrivere anche al loro impegno, unito a quello del Gruppo del capoluogo sardo

ottimizzare al meglio il percorso della merce, con servizi funzionali e qualificati, banchine adatte, grandi retroporti, infrastrutture efficienti fino alla meta finale della merce stessa.
Dunque, una crescita straordinaria che troverà sfogo proprio nel Mediterraneo. Marsiglia raddoppia i suoi spazi, Barcellona devia il delta del fiume per conquistare terra dal mare e Valencia spende somme rilevantissime per ampliare i terminal riservati ai container.
E allora anche qui, sempre come si afferma in quel Convegno: «occorre investire risorse per l'adeguamento e l'ammodernamento delle strutture portuali, come scelta politico/strategica irrinunciabile, e quindi, banchine e dragaggi per batimetriche oltre ai 50 piedi, ampi spazi di accosto e adeguati bacini di evoluzione per permettere alle portacontainer con capacità di carico superiori ad 8000/9000 teu di entrare, manovrare e ormeggiare i n sicurezza nel porto.
Questo significa avere un piano strutturale del trasporto che fa leva, inevitabilmente sui traffici marittimi/portuali e che si propone di realizzare la cosiddetta continuità territoriale del trasporto dell'isola. Ovviamente questa visione vale non solo per la Sardegna ma per tutte le isole del Mediterraneo centro occidentale.
È ovvio che noi ci riconosciamo in questo tipo di progetto e per quanto ci compete abbiamo intenzione di contribuire attraverso un costante innalzamento delle nostre capacità strutturali, intese come potenziamento e adeguamento dei nostri mezzi nautici, degli strumenti ausiliari e della comunicazione.
Nello stesso tempo stiamo portando avanti un percorso di costante incremento della professionalità nella sua più ampia accezione, nel senso della pluriprofessionalità. E ciò perché riteniamo di dover essere sempre più un centro fondamentale per la sicurezza della navigazione e per la fluidità delle complesse operazioni che derivano da un sistema portuale multifunzionale.
Questo è il nostro impegno centrale.
Vogliamo tuttavia porre l'accento sul fatto che uno sviluppo coerente di un sistema trasportistico, al di là del suo valore assoluto che ovviamente mantiene, non è sufficiente se non accompagnato da una crescita economica interna dell'isola, basata sullo sfruttamento delle proprie risorse e alla vocazione di un'alta qualità dei prodotti attraverso l'allargamento delle tecnologie e all'utilizzazione delle stesse, in modo però appropriato alle esigenze della valorizzazione massima delle risorse sarde.



Questa esigenza, oltretutto, influirebbe in modo diretto e favorirebbe lo stesso disegno di un progetto trasportistico del tipo indicato, perché il "segreto" dell'abbattimento dei costi del trasporto è direttamente proporzionale all'equilibrio che si può realizzare fra il valore delle merci sbarcate ed imbarcate.
Le altre condizioni per abbattere i costi sono: a) l'assoluta puntualità nella distribuzione ai destinatari; b) la certezza della integrità e della qualità dei prodotti trasportati. Su questi problemi noi abbiamo già dimostrato, concretamente, la nostra disponibilità ad esaminare le eventuali specifiche richieste o esigenze, che nascono da nuove e aggiuntive forme di traffico marittimo quando ci siamo espressi, in relazione all'entrata in funzione del porto canale, in questo modo: «visto l'evolversi favorevole del traffico nel "Porto-Canale", che è iniziato sostanzialmente nell'aprile 2003, chiediamo di indire l'istruttoria necessaria per l'individuazione della tariffa per il servizio di ormeggio, disormeggio e movimentazione in genere, da applicare ai vettori che approdano in tale scalo.
La ragione di tale richiesta nasce dalla consapevolezza che si tratta di un traffico assolutamente aggiuntivo, che non ha nessun collegamento con quelli oggi esistenti nelle altre zone, con caratteristiche operative del tutto peculiari e che deve essere promossa senza pregiudizio degli altri operatori. Riteniamo inoltre che, tutti insieme, dobbiamo fare ogni sforzo per consolidare in prospettiva, questo traffico a favore di Cagliari, avendo presente la necessità di competere, con riguardo a tale tipologia di traffico, innanzitutto con i porti spagnoli e con Malta, tenuto conto che anche sul terreno dell'ormeggio, pur rappresentando il nostro un segmento di bassa incidenza dei costi sulla movimentazione e traslazione dei containers, in ogni modo possiamo svolgere un ruolo positivo soprattutto per l'eccellenza del servizio.
Inoltre, è nostro intendimento fare tariffe, sempre nel rigoroso rispetto dei criteri e dei meccanismi attualmente in vigore, che, pur considerando le esigenze del Gruppo e dei singoli lavoratori, si attestino ai livelli più bassi possibili, ottimizzando operativamente le peculiarità del segmento di traffico in questione e la novità della struttura portuale.
Tutto ciò a prescindere dalla nostra convinta partecipazione a favore di ogni nuova iniziativa che arricchisce le potenzialità effettive dei nostri porti e in particolare della Sardegna, trattandosi, per l'appunto, di un traffico marittimo-portuale non solo nuovo, ma anche legato alle esigenze di sviluppo economico dell'intera Regione essendo un'attività che proietta all'esterno, con un importante impatto, il "Sistema Porto Cagliari".
Allora, quello che vorrei sottolineare è che rimane ferma da parte nostra la convinzione, supportata da un'esperienza che viene ormai da lontano, che un'organizzazione unica e complessiva,

di un'attività specificamente addetta alla sicurezza è la garanzia migliore per soddisfare sia le esigenze funzionali del porto, sia l'economicità stessa delle operazioni che in quel porto si realizzano. È per questo che riteniamo dannoso ogni elemento di frattura dell' unità del servizio anche perché tutto ciò si opporrebbe a quel costante miglioramento funzionale e professionale a cui ci siamo sempre ispirati e che ci ha consentito di acquisire competenze che vanno molto al di là della pura e diretta prestazione diventando di fatto, un vero e proprio presidio della sicurezza del porto e dell'ambiente, ottenendo su questo dei riconoscimenti unanimi. Tant'è che per queste ragioni l'attacco alla collocazione dei Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli, e a questa visione dei problemi, si sposta sempre più su un malinteso concetto di mercato e spesso anche su conseguenti principi giuridici.

Nel ringraziare il Presidente Granara ***(qui di fianco fotografato alla sinistra del collaboratore artistico di 'Porti' Walter Morando, autore delle bitte presentate in una mostra in Gallura)*** per la squisita ospitalità in questa bellissima sala, peraltro teatro di tanti confronti, e per l'entusiasmo col quale ha gradito e favorito questa nostra iniziativa, vorrei segnalare tra le altre cose, che abbiamo seguito con interesse i lavori organizzati dal Sindacato a Livorno alcuni giorni orsono, anche per l'importanza degli interventi che in quella circostanza sono stati fatti dai rappresentanti della portualità e dell'Associzione che riunisce tutte le città portuali.

Mi limito in questa sede, a proposito della Direttiva Europea sui servizi portuali, ad accogliere con convinzione l'intento di Assoporti di realizzare una posizione comune fra tutte le parti interessate e presentare tale posizione alla Commissione Europea. Così, come è avvenuto in merito alle proposte di modifica sulla Legge 84/94, garantiamo fin d'ora, il presidente Affinita, che personalmente ha esposto questa proposta, che per quanto ci riguarda faremo di tutto per giungere ad una posizione condivisa e univoca sulla Direttiva Europea.



Un binomio fondamentale

Concludendo vorrei esprimere due concetti ai quali ci siamo sempre ispirati:

a) non può esserci separazione fra le singole prestazioni individuali rese alle varie navi, e funzioni di sicurezza rivolte ad assicurare la difesa delle strutture portuali, della navigazione in ambito portuale, dell'ambiente, degli uomini e delle merci. Ciò perchè è solo dall'insieme individuale di tali prestazioni che si forma la più ampia e variegata esperienza necessaria ad assolvere nel modo più efficace e giusto, questo compito più generale e che io definisco fondamentale anche ai fini economici.

b) Non può attuarsi un costante miglioramento dell'intero servizio se gli operatori che lo svolgono non possono contare sulla stabilità d'impiego. E ciò perchè la certezza del proprio futuro e il riconoscimento del valore del proprio lavoro, rappresenta la base fondamentale sulla quale si può costruire non soltanto la consapevolezza della propria responsabilità rispetto al contributo da dare alla funzionalità del porto e alla tutela dell'ambiente sulla riduzione sempre più prossima a zero incidenti, ma anche il dovere di adeguare in tempi reali rispetto alle esigenze dettate dall'introduzione di nuove tecnologie e non solo, a partire dai mezzi nautici e da tutte le dotazioni necessarie, tutto accompagnato da una permanente acquisizione di nuove capacità professionali.

È all'interno di questo processo che si deve realizzare il massimo di flessibilità in termini di organizzazione del servizio e in relazione alle necessità tipiche derivanti dalle esigenze dei vettori e dalla fluidità delle operazioni portuali.

In ultimo permettetemi un auspicio. Auguro a questa terra sarda, amata da tutti gli italiani, di ottenere, attraverso una giusta simbiosi tra valori tradizionali, crescita scientifica-culturale, applicazioni tecnologiche che ne valorizzano le risorse materiali e intellettuali, la realizzazione di un progetto coerente che la inserisca nelle trame dei flussi di traffico mediterranei in modo tale da diventare protagonista di un processo di rinnovamento e di crescita dell'intera Italia.





Alla via sulle certezze del futuro



"... la certezza del proprio futuro e il riconoscimento del valore del proprio lavoro, rappresenta la base fondamentale sulla quale si può costruire non soltanto la consapevolezza della propria responsabilità rispetto al contributo da dare alla funzionalità del porto e alla tutela dell'ambiente sulla riduzione sempre più prossima a zero incidenti, ma anche il dovere di adeguare in tempi reali rispetto alle esigenze dettate dall'introduzione di nuove tecnologie e non solo, a partire dai mezzi nautici e da tutte le dotazioni necessarie, il tutto accompagnato da una permanente acquisizione di nuove capacità professionali. È all'interno di questo processo che si deve realizzare il massimo di flessibilità in termini di organizzazione del servizio e in relazione alle necessità tipiche derivanti dalle esigenze dei vettori e dalla fluidità delle operazioni portuali".

(dalla relazione ANGOPI all'Assemblea nazionale di Cagliari, maggio 2005)

Sarà una coincidenza, ma l'accenno dell'Associazione relativa ai mezzi nautici ha sottolineato l'azione di svariati Gruppi che avevano anticipato questo appello con diffusi ordinativi di moderne imbarcazioni, commissionate ai vari cantieri di fiducia.
Tra i mezzi nautici consegnati sono qui descritte le motobarche entrate a far parte delle flottiglie di Siracusa e dell'Isola d'Elba.



Le note delle mille bolle blu



Prove nel Mar Ligure



L'arrivo a Siracusa



E sulle sponde di Siracusa approda Santa Panagia

Il 9 settembre 2005 si è svolta la cerimonia d'inaugurazione della motobarca 'Santa Panagia' entrata a far parte della flottiglia del Gruppo Ormeggiatori del Complesso di Siracusa e Pozzallo. Costruita dal cantiere Marrè di S. Salvatore di Cogorno (Ge) la nuova imbarcazione approdata sulla costa siracusana ha lo scafo in vetroresina lungo metri 8,60 e largo 3; stazza tonnellate 8,60 e dispone di n°1 motore Fiat Aifo cv. 270 turbo.

Nella darsena portuale antistante la Capitaneria di Porto si è svolto il battesimo della Santa Panaria, benedetta da monsignor Accolla della Diocesi di Siracusa. Mentre il tradizionale e beneaugurante spumante è stato irrorato su scafo e coperta dalla madrina Simona Mattei, coordinatrice amministrativa dell'ANGOPI.

Alla cerimonia hanno partecipato autorità nonché rappresentanti dei servizi portuali e dell'utenza. Tra gli intervenuti, in rappresentanza dell'Autorità marittima, il comandante della Capitaneria di Siracusa, capitano di vascello (CP) Munafò e il suo vice capitano di fregata (CP) Di Raimondo; il comandante della Capitaneria di Pozzallo, capitano di fregata (CP) Alito e il suo vice capitano di corvetta (CP) Maltese. Le amministrazioni pubbliche erano rappresentate dal Sindaco di Siracusa, avvocato Bufardeci, dal vicepresidente della Provinciale Regionale di Siracusa, dottor Lentini, dall'assessore al Mare, dottor Lo Monaco.

Nel foyer e nei giardini della Capitaneria è stato rivolto un ringraziamento alle Autorità e ai numerosi ospiti intervenuti. Tra questi il presidente Angopi Cesare Guidi e il presidente Eba Marco Mandirola che hanno ribadito l'importanza delle migliorie tecnologiche dei mezzi nautici dei Gruppi ormeggiatori e battellieri.

La giornata è stata conclusa da una cena di gala presso un ristorante della città, organizzata dal Gruppo Ormeggiatori di Siracusa, e conclusa da una prelibata riproduzione della nuova motobarca.


Accoglienza di Gruppo


Sessione d'esami

SIRACUSA 9905

FESTA d'INAUGURAZIONE



Benedizione



Gli attestati



Passerella sul mare



L'ora delle opinioni



Autorità in primo piano



Squisitezze sul tema





La tribuna delle congratulazioni

LA ‘ORMEGGIO I’ NELLA FLOTTA DEGLI ORMEGGIATORI DELL’ISOLA D’ELBA

Tris di qualità sulla Elba Pianosa




ORMEGGIATORI






ORMEGGIATOR



DOTAZIONI SPECIFICHE INSTALLATE A BORDO DELLA NUOVA MOTOBARCA

Specialista in emergenze

Tridente d'incisiva qualità sull'ora di navigazione Elba-Pianosa; lo presenta la 'Ormeggio I', nuova motobarca del Gruppo Ormeggiatori elbani, fresca di traversata inaugurale, compiuta il 3 novembre 2005. Il mezzo nautico che il Gruppo isolano ha aggiunto alla propria flotta è soprattutto dedicato al trasferimento via mare degli ormeggiatori addetti alle manovre portuali di Pianosa delle navi che raggiungono l'isola, ossia, essenzialmente la nave traghetto della compagnia regionale che vi svolge servizio regolare. Ma alla sua specialità di trasporto passeggeri si aggiungono altre specificità, assai utili per la salvaguardia della sicurezza in mare, considerata l'area di forte intensità diportistica in cui è stanziato il battello e la corposa serie di interventi di soccorso in mare compiuti dagli ormeggiatori

Il Gruppo dell'Elba ha perciò voluto approntare una motobarca adatta sia all'uso di routine operativa sia a interventi di emergenza, nelle cui evenienze oltre a robustezza, manovrabilità e capienza sino a dieci persone l'imbarcazione potesse esprimere anche prontezza di utilizzo ed efficacia operativa. Al cantiere navale Tripesce di Vada è quindi nata una motobarca di concezioni avanzate. Lunga 12 metri e larga 3,30 la 'Ormeggio I' stazza 18 tonnellate ed è dotata di due motori Iveco Aifo a controllo elettronico di 400 cavalli asse ognuno. Ovviamente, l'unità è dotata di tutti gli strumenti di navigazione e di comunicazione più idonei: radar, Gps, ecoscandagli e quant'altro necessario agli ormeggiatori che, tutti provvisti di appropriati titoli di coperta e di macchina, si avvicendano a bordo.

E a bordo possono trattenersi anche un paio di giorni, nel caso che improvvisi scadimenti meteomarini dovesse impedire il ritorno da Pianosa a Porto Azzurro, sede elbana della motobarca. Per fronteggiare tale evenienza l'unità è stata dotata di cucinino, bagno e cuccette, che consentono a una coppia di occupanti 48 ore di piena autonomia. Ma ancora più incisiva è la dotazione per interventi di emergenza in mare. Allo scopo sulla motobarca è stato installato un impianto antincendio con lancia fissa, capace di erogare 1500 litri/minuto di liquido estinguente. Inoltre, nell'eventualità di traini di soccorso, in coperta è fissato un gancio omologato RINa con potenza di tre tonnellate allo strappo. Infine, completa la dotazione per emergenze una pompa ad esaurimento di adeguata potenza, essenziale per eliminare acqua da imbarcazioni in avaria e impedirne l'affondamento.

