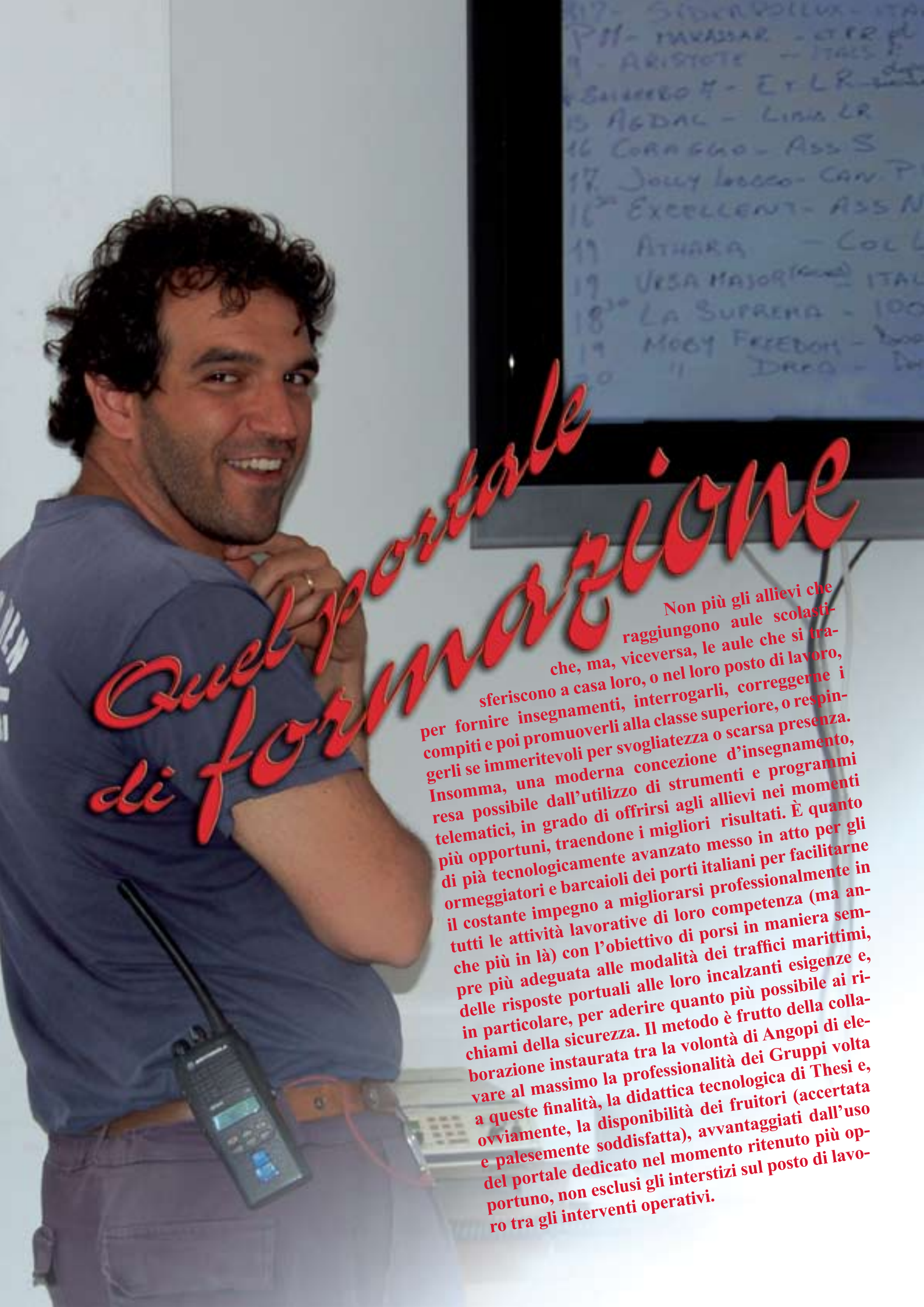


Quel portale di formazione

Non più gli allievi che raggiungono aule scolastiche, ma, viceversa, le aule che si trasferiscono a casa loro, o nel loro posto di lavoro, per fornire insegnamenti, interrogarli, correggerne i compiti e poi promuoverli alla classe superiore, o respingerli se immeritevoli per svogliatezza o scarsa presenza. Insomma, una moderna concezione d'insegnamento, resa possibile dall'utilizzo di strumenti e programmi telematici, in grado di offrirsi agli allievi nei momenti più opportuni, traendone i migliori risultati. È quanto di più tecnologicamente avanzato messo in atto per gli ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani per facilitarne il costante impegno a migliorarsi professionalmente in tutti le attività lavorative di loro competenza (ma anche più in là) con l'obiettivo di porsi in maniera sempre più adeguata alle modalità dei traffici marittimi, delle risposte portuali alle loro incalzanti esigenze e, in particolare, per aderire quanto più possibile ai richiami della sicurezza. Il metodo è frutto della collaborazione instaurata tra la volontà di Angopi di elevare al massimo la professionalità dei Gruppi volta a queste finalità, la didattica tecnologica di Thesi e, ovviamente, la disponibilità dei fruitori (accertata e palesemente soddisfatta), avvantaggiati dall'uso del portale dedicato nel momento ritenuto più opportuno, non esclusi gli interstizi sul posto di lavoro tra gli interventi operativi.

IL PROGETTO ANGOPI IN OTTO CAPITOLI

Partenza rassicurante

"L'iniziativa sta procedendo nel migliore dei modi. Stiamo riscontrando rassicuranti risultati, tali da escludere dubbi sulla bontà del prosieguo della modalità dei corsi e soprattutto della loro validità". È il commento del comandante Simone Quaranta, responsabile della società Thesi, organizzatrice tecnica dell'innovativa scuola formativa telematica. Le cui finalità e iter corsuale sono qui descritti dallo stesso comandante Quaranta.

PREMESSA

Con questo lavoro si è inteso realizzare nei porti italiani una ricerca finalizzata alla identificazione dei fabbisogni formativi degli ormeggiatori/barcaioli aderenti all'ANGOPI. Nello specifico si è voluto operare attraverso la costruzione di un percorso di ricerca/intervento personalizzato (condiviso con la committenza), supportato da opportuni strumenti di rilevamento utili per poter definire le caratteristiche salienti dei Soci ANGOPI da un punto di vista delle competenze intese come: a) conoscenze, b) capacità tecniche e c) trasversali; tutti elementi utili a definire le performance nel contesto lavorativo. La ricerca condotta ha anche permesso di definire l'attuale profilo tipo dell'ormeggiatore/barcaiolo aderente all'Associazione.
L'alto numero dei lavoratori interessati, nonché la loro distribuzione geografica, ha definitivo le modalità di realizzazione dell'indagine. Tale impostata con la metodologia *bottom-up,* ha permesso di raccogliere ed interpretare i risultati espressi dagli stessi lavoratori, senza l'impiego di test standardizzati e impersonali. La modalità partecipata con cui le attività sono state condotte, ben si adegua alla volontà degli stessi soci (ormeggiatori e barcaioli) di volere affermare/riqualificare la propria professionalità attraverso lo sviluppo di un piano di formazione continua dalla durata quinquennale, di cui questa fase rappresenta il momento preliminare, utile a una corretta definizione delle unità didattiche, dei suoi contenuti e dei tempi di durata.

INDAGINE CONOSCITIVA DEL FABBISOGNO FORMATIVO

L'obiettivo generale dell'indagine è stato quello di raccogliere e valutare le informazioni utili per sviluppare il sistema di formazione continua degli ormeggiatori e barcaioli aderenti all'Angopi, per affermare e migliorare la qualificazione e la professionalità dei lavoratori. L'analisi del fabbisogno eseguita è propedeutica alle azioni formative che sono state calibrate con precisione rispetto agli esiti dell'indagine. Accanto a quest'obiettivo principale la ricerca ha permesso di raggiungere ulteriori risultati:
- favorire una condivisione nell'identificazione del ruolo, delle conoscenze e delle competenze degli ormeggiatori / barcaioli attraverso il gruppo di lavoro "profili professionali" dell'Angopi;
- realizzare un profilo tipo dell'ormeggiatore/barcaiolo iscritto nei registri presso le Autorità marittime (per età, livello di scolarizzazione, anzianità di servizio, distribuzione regionale);
- costruire un processo volto allo sviluppo di un sistema di formazione continua per gli ormeggiatori e barcaioli approvato e condiviso dalle rappresentanze sindacali e di categoria degli operatori del sistema portuale.

METODOLOGIA E STRUMENTI IMPIEGATI

Dato il numero elevato degli interessati alla ricerca (865 soci Angopi per 60 gruppi), la loro localizzazione sul territorio italiano (14 regioni), e l'esiguità di tempo per la realizzazione della ricerca, l'indagine è stata realizzata con l'impiego di una metodologia e strumenti in grado in tempi rapidi di raccogliere ed ottenere risultati efficaci per lo sviluppo del piano di formazione continua.
L'analisi dei bisogni/fabbisogni pur avendo assunto, negli ultimi dieci anni, un ruolo chiave nella programmazione di linee di intervento sia in ambito formativo sia nella gestione delle politiche attive del lavoro divenendo al contempo un'azione riconosciuta come essenziale per lo *sviluppo socio-economico,* è uno "strumento" limitatamente definito e strutturato.
La stessa ruota intorno a concetti complessi e significativi quali: formazione e bisogno formativo. Il concetto di "bisogno formativo" è prevalentemente definito come gap, stato di mancanza da colmare, distanza tra competenze che il soggetto possiede e competenze necessarie per assolvere in modo efficace ed efficiente le attività all'interno di specifici processi lavorativi. Il bisogno formativo è quindi strettamente correlato sia alla figura professionale che il soggetto riveste, sia all'insieme di competenze richieste dall'azienda e da tutte le parti interessate per l'esecuzione delle attività lavorative, nel nostro caso, Autorità marittima e Autorità portuale, utenti in senso generale. Il bisogno formativo è quindi elemento descrittore dello stato di relazioni tra individuo ed organizzazione ed è, di conseguenza, indicatore di un "sistema di bisogni" che un'azienda specifica, o, come nel nostro caso il settore marittimo-portuale, manifesta come gap da colmare a fronte di esigenze specifiche dei fruitori del servizio.
Il quadro metodologico descritto, permette di comprendere interamente le finalità e le caratteristiche specifiche dell'attività di analisi dei fabbisogni formativi nell'ambito del presente progetto. I destinatari della formazione operano in un sistema lavorativo complesso e identificato in diverse realtà. Il lavoratore quale unità strutturata all'interno di una squadra, fa riferimento al capogruppo che si interfaccia con gli operatori pubblici e privati nell'ambito del contesto produttivo portuale. L'ormeggiatore/barcaiolo operando in questo contesto sociale deve essere in grado di offrire servizi che rispondano ad una domanda espressa dal complesso sistema, adeguandosi alle evoluzioni delle norme (sicurezza) e dell'intero mercato di riferimento, che risponde, a seconda degli attori, a diverse disposizioni e regole, e che tenga ben presente il ruolo di servizio pubblico universale in porto e nelle acque adiacenti. Si sottolinea che questo percorso di crescita è stato già intrapreso dall'Angopi attraverso l'acquisizione di opportuna certificazione di qualità sia come Associazione che come gruppi aderenti. Con questi obiettivi l'indagine sul fabbisogno formativo così come realizzata è stata articolata in un percorso per fasi: un'analisi essenzialmente quantitativa, che a partire dal Gruppo Profili professionali dell'Angopi, e attraverso il sistema porto e gli stessi beneficiari finali, ha permesso una chiara identificazione del gap attualmente presente tra offerta e domanda di competenze.
Il primo step è stato quello di definire il ruolo professionale dell'ormeggiatore/barcaiolo nell'ambito dei servizi tecnico-nautici ancillari alla navigazione nei porti e negli specchi acquei adiacenti ad esso così come riportato nella Tabella sottostante.

MANSIONI CODIFICATE DA REGOLAMENTI E NORME DELL'ORMEGGIATORE/BARCAIOLO

- **Ormeggio e disormeggio delle navi in porto**
- **Movimentazioni di unità navali lungo la banchina, in banchina o da una banchina all'altra**
- **Rinforzo degli ormeggi e distesa di cavi**
- **Distesa e sistemazione dei corpi durante le operazioni di ormeggio e disormeggio**
- **Ormeggi e disormeggi su pontili specializzati**
- **Ormeggi e disormeggi su Boe e Briccole**
- **Ormeggi di unità in andana e/o di punta**
- **Ormeggi di più navi a pacchetto, con ormeggi sia a bordo che in banchina**
- **Recupero di oggetti galleggianti pericolosi per la navigazione**
- **Rinforzo personale di bordo a sua completa integrazione o totale sostituzione**
- **Custodia di navi in porto e nelle varie strutture pertinenti**
- **Monitoraggio continuo degli ormeggi al fine di salvaguardare la sicurezza delle navi in porto**
- **Servizio Battellaggio all'interno e nelle rade dei porti**
- **Pronto intervento a mare per far fronte a situazioni di emergenza di natanti in difficoltà (assistenza e/o traino degli stessi) per soddisfare il generale interesse della sicurezza portuale della navigazione, per la tutela delle infrastrutture portuali, delle persone dell'ambiente e della security**

Per lo sviluppo di questa *declinazione di profilo* si è fatto riferimento ai Codici e ai Regolamenti in vigore e ad una organizzazione su scala nazionale già esistente - Angopi - disciplinata dalla Autorità marittima e Portuale, la quale negli ultimi decenni ha assunto un ruolo cardine nel sistema della sicurezza portuale. Si è analizzato quanto specificato ed auspicato in merito alla sicurezza sul lavoro negli strumenti Per poter definire congiuntamente e per linee essenziali ed utili, lo sviluppo di un sistema di misurazione condiviso delle competenze in possesso dei lavorati, è stato chiesto ai componenti del Gruppo Profili professionali dell'Angopi nazionale di declinare tali competenze per le aree del sapere (saper fare e saper essere). I risultati hanno permesso di elaborare e codificare per argomenti le competenze di cui dovrebbero essere in possesso gli ormeggiatori/barcaioli così come illustrato nella successiva tabella.

1	***GEOGRAFIA MARITTIMA E PORTUALITA'***
2	***METEOROLOGIA ED OCEANOGRAFIA***
3	***DIRITTO E REGOLAMENTI MARITTIMI***
4	***COMUNICAZIONE***
5	***ARTE MARINARESCA***
6	***ORMEGGIO***
6bis	***BATTELLAGGIO***
7	***COSTRUZIONE NAVALE***
8	***NAVIGAZIONE***
9	***MANOVRA NAVALE***
10	***TECNOLOGIA OFFSHORE***
11	***MACCHINE MARINE E IMPIANTI***
12	***ATTIVITA' PORTUALE E LOGISTICA***
13	***SICUREZZA E SALUTE***
14	***ECOLOGIA E AMBIENTE***
15	***RUOLO PROFESSIONALE***

Al fine di ottenere una rappresentatività nel numero dei questionari raccolti, procedendo per gruppi regionali (a ciascun gruppo fa riferimento un numero variabile di ormeggiatori), si è definito un "campione" rappresentativo a livello nazionale della popolazione totale dei soci aderenti all'Angopi come di seguito illustrato:

nr.	REGIONI	SOCI ANGOPI	n° rappresent. su TOT	N gruppi
1	ABRUZZO	3	0,35	1
2	CALABRIA	27	3,12	3
3	CAMPANIA	82	9,48	7
4	EMILIA ROMAGNA	29	3,35	1
5	FRIULI V.GIULIA	38	4,39	2
6	LAZIO	45	5,20	4
7	LIGURIA	101	11,68	3
8	MARCHE	14	1,62	1
9	MOLISE	4	0,46	1
10	PUGLIA	60	6,94	5
11	SARDEGNA	91	10,52	10
12	SICILIA	233	26,94	16
13	TOSCANA	91	10,52	4
14	VENETO	47	5,43	2
	Totale	**865**	**100,00**	**60**

LE ADESIONI AL PROGETTO

Al fine di condividere il processo in atto, è stata favorire la formalizzazione dell'interesse dei Sindacati attraverso la sigla di un Protocollo di Intesa con Angopi; analogamente è stato recepito la condivisione di Confitarma, Federagenti e Fedarlinea con apposita Lettera di Adesione al Progetto.
Inoltre, sono state manifestate formali adesioni al progetto da parte del Ministero dei Trasporti, Comando Generale delle Capitanerie di Porto e Assoporti.

LA FIGURA DEL TUTOR

Ciascun porto nomina il proprio/propri Tutor, scelti fra i soci, per coordinare il gruppo ed interfacciarsi con THESI. il Tutor di ciascun gruppo, verificherà, nel porto di competenza, l'esecuzione delle attività operative, secondo gli standard definiti, registrandoli in un apposito registro. Anche i Tutor, ovviamente avranno una formazione specifica ed un percorso formativo in FAD.

L'EROGAZIONE DELLA FORMAZIONE

L'erogazione del corso, prevista in 120 ore di lezioni teoriche in Fad e circa 920 ore di addestramento sul lavoro, sotto la tutela del Tutor di ciascun gruppo, avverrà tramite un portale FAD (e-learning) appositamente progettato e realizzato dalla scrivente Thesi. L'esecuzione del corso avverrà con quattro lezioni a settimana, ciascuna delle quali con una durata orientativa di un'ora, durante la quale ci sarà una video lezione e l'erogazione di dispensa, quiz di valutazione dell'apprendimento, presentazione PPT/PDF. Ciascuna lezione, nelle sue fasi, sarà monitorata a distanza, registrata nei tempi di accesso e la corretta esecuzione autorizzerà l'accesso alla lezione successiva. Si propone di realizzare nuovamente la ricerca nella sua strutturazione a conclusione della I annualità formativa, al fine di verificare i "miglioramenti" prodotti nei soci Angopi che hanno aderito al progetto. In seguito, il corso si riproporrà per altre 4 annualità per gli approfondimenti specifici e la rivisitazione dei contenuti in relazione agli aggiornamenti tecnici, amministrativi, legali.

LA CERTIFICAZIONE DI QUALITA'

La Società Thesi srl, al fine di assicurare un servizio di qualità capace di traghettare il progetto verso un vero riconoscimento di qualifica professionale, è stata certificata in qualità dal RINa, ai sensi della ***ISO 9001:2008.***

Rotterdam, emerge la professionalità



S'indovina un'inflessione compiaciuta nelle parole del capogruppo degli ormeggiatori di Ravenna Arnaldo Bongiovanni quando in una intervista ha modo di porre in evidenza lo scrupolo dedicato alla cura del taglio professionale della categoria precisando: "E proprio in questi giorni uno dei nostri ormeggiatori è impegnato, assieme ad altri 10 colleghi italiani, in uno stage di una settimana nel porto di Rotterdam". Affermazione che chiude una serie di risposte fornite a 'Ravenna e dintorni', settimanale cartaceo che ha pubblicato uno speciale inserto sulla cooperazione (in altra pagina è pubblicata l'intervista integrale).

Le medesime inflessioni si percepiscono, questa volta direttamente, quando a parlare dell'esperienza sono alcuni dei partecipanti allo stage effettuato a Rotterdam, ossia nel principale porto d'Europa e posizionato tra i primi dieci nella graduatoria mondiale. Posizioni di vertice che qualche significato dovranno pur avere in termini di organizzazione lavorativa sia complessiva sia per le specifiche prestazioni, per esempio, dei locali servizi tecnico nautici.

E qui non è difficile recepire accenti ammirati dagli stessi 'stagisti' affluiti a Rotterdam, accolti, tengono a rimarcare, senza che i colleghi di lassù mostrassero la pur minima ombra di superiorità, bensì con la confidenza che si stabilisce tra partner che svolgono il proprio lavoro in condizioni e ambienti dissimili, ma comunque in maniera consona ai dettami dell'alta professionalità nel proprio lavoro.

Tale reciproco credito professionale si è verosimilmente formato e alimentato nei precedenti contatti avvenuti, sempre a Rotterdam, tra ormeggiatori olandesi e italiani, ma soprattutto sui luoghi operativi, durante le ormai copiose 'missioni' compiute insieme in campi off-shore sugli oceani del mondo. Allora i personaggi erano altri, ma non è occorso molto tempo perché si constatasse il generale, vicendevole, alto livello professionale; e che ciò costituisse il migliore collante tra le due entità, saldamente proiettato nel tempo a venire.



Sette regioni italiane allo stage di Rotterdam



La più recente 'spedizione' di ormeggiatori italiani a Rotterdam, ospiti dei colleghi della KRVE, per effettuarvi uno stage formativo, teso soprattutto a conformare i metodi di comune lavoro off-shore, si è protratta dal 14 al 19 marzo, con compiti di coordinamento affidati a Marco Serra di Genova. Gli altri partecipanti (undici in totale gli ormeggiatori provenienti da Gruppi dislocati in ben sette regioni italiane, alcuni dei quali mai partecipi a una trasferta di quel genere) erano i siciliani di Gela Vincenzo Casciana e Giuseppe Sirchia; i liguri anch'essi di Genova William Danieli e Umberto Serra; il toscano di Livorno (ma tedesco di Colonia, 'importato' per ...meriti coniugali) Hanno Croll. Poi, il campano di Napoli Aniello Irpino; l'emiliano-romagnolo di Ravenna Roberto Gambi; i pugliesi di Taranto Antonio Pomes e Dario Romano Scarci. Chiudeva la rassegna il veneto-giuliano Mario Masnada (che ha fornito le fotografie scattate nel porto di Rotterdam di queste due pagine; mentre quelle utilizzate per la copertina interna e per la composizione a più immagini relative alle simulazioni di salvataggi in mare sono opera di Aniello Irpino; di Angopi, infine, è l'immagine che mostra il presidente dell'Associazione circondato dagli undici partecipanti allo stage in partenza da Roma per Rotterdam).

Notevole impressione ha destato nella pattuglia italiana l'impatto con il livello organizzativo della KRVA,





anche tra quanti provenienti dai Gruppi pi meglio strutturati. Ammirazione ha richiamato la componente cantieristica della società, i cui uomini erano al momento impegnati a mettere a punto un pistone idraulico adatto ad ammortizzare la risacca.Non meno apprezzato il massiccio ricorso alla rete telematica computerizzata per porre sotto visione in tempo reale gli innumerevoli chilometri di banchine portuali (qualcosa di simile, ma moltiplicato più e più volte, di quanto installato a Civitavecchia, vedi altra parte di 'Porti') e la stretta, costante collaborazione tra gli uomini del Krva e dell'Autorità maritttima per far si che la rotazione dei movimenti marittimi, e quindi dei traffici, scorresse nel migliore dei modi.

Teoria, ma anche molta pratica nel tempo trascorso a Rotterdam dagli ormeggiatori italiani. Che in coppia, affiancati ad altra coppia locale, ha attivamente partecipato alle attività operative nei varie zone dell'immenso porto: container, petroli, frutta, merci varie, rinfuse... E in ogni settore trovandovi efficienza, efficienza e ancora efficienza, per lavori condotti con estrema rapidità, concedendo relativamente pochi riguardi ai loro mezzi nautici, non costruiti in legno né in pvc, bensì rigorosamente in acciaio... per poter agevolmente 'salire' sugli scogli, con manovre che lasciavano di stucco!

Nei commenti di Marco Serra, come in quelli di Vincenzo Casciana, Mario Masnata, Hanno Croll e Aniello Irpino (quest'ultimo il più professionalmente anziano ed estroverso della pattuglia italiana) ascoltati in viva voce, ma certamente anche nel pensiero dei loro colleghi co-partecipanti è emersa la convinzione che l'esperienza olandese debba poter venire in qualche maniera inserita nel bagaglio tecnico di ogni ormeggiatore italiano, essenziale così come si è dimostrata la conoscenza della lingua inglese, che ha permesso il trascorrere delle ore corsuali così come le operative e anche del relax senza intoppi né, tanto meno, senza che affiorassero incomprensioni.

E allora, sintetizzato nel cartellino di Aniello Irpino, un dieci in tutto, compresa l'abilità di istruttori, ricordandone l'abilità nel rendere le loro lezioni assai coinvolgenti; e altrettanto massimo punteggio da Croll e Casciana, che sottolineano la grande utilità degli scambi di esperienze professionali non solo tra italiani e olandesi, ma anche tra gli stessi italiani provenienti da realtà dissimili hanno modo di confrontarle concretamente (per non parlare del formarsi di nuove amicizie, facilitate dalla comune professione). Ma ancora i dieci di Masnata, impressionato dalla gran massa di lavoro di quel mega-porto e della frenetica, ma precisa maniera con cui è svolto; i cui massimi voti vengono da lui assegnati anche per l'impeccabile accoglienza e per la competenza dei tutor (uno per ogni due italiani) che li affiancavano sul lavoro e nel tempo libero. E infine, il riscontro conclusivo altrettanto elevato del coordinatore Serra, ammirato dalla reciproca fiducia della professionalità - che si traduce in sicurezza - del collega che lo affianca nel lavoro. Ma ancora più impressionato dal tenore del 'sea safety survival' al quale hanno preso parte attiva, simulando - ma con quanta ruda realtà - di essere recuperati dal mare da un elicottero, di rigirare una scialuppa capovolta in mare e altre facezie del genere, avvolti in tute da astronauti, come commentato da Croll. Ma come i futuri impieghi nell'off-shore petrolifero potrebbero far tradurre in fatti reali.



Prove di salvataggi off-shore



LE ATTIVITÀ ALL'ESTERO DESCRITTE DAL CAPOGRUPPO DI RAVENNA

L'internazionalità degli ormeggiatori

***D.*: Il Gruppo Ormeggiatori come tutti i soggetti economici presenti nel porto è direttamente connesso ai suoi andamenti. Come è stato il 2009 e cosa vi aspettate dal 2010?**

R.: Ritengo che i porti siano il "termometro" dell'economia. Il Gruppo Ormeggiatori assiste tutte le navi in transito nel nostro porto (ma anche quelle che qui vengono abbandonate e che rappresentano un problema per l'intera portualità) e pertanto abbiamo risentito nel corso del 2009 della contrazione dei traffici in maniera importante, ma tutto sommato non drammatica come per esempio sembra avvenire in altre attività portuali. Per l'anno appena concluso registriamo complessivamente un 5% di prestazioni in meno rispetto al dato 2008, che comunque aveva già segnato una lieve flessione nei confronti del 2007.

È comunque necessario sottolineare che con lo start up – nell'estate scorsa – del rigassificatore al largo di Porto Levante, dove operiamo assieme ai colleghi di Chioggia e Venezia, abbiamo potuto recuperare una parte del trend negativo che per quanto riguarda il fatturato si è attestato intorno al -10%.

L'inizio del 2010 è un pò a fasi alterne, in quanto, a fronte di una "ripresa" della economia mondiale continuiamo ad assistere ad un drammatico ed acuto decremento occupazionale, ed è questo l'andamento che ci attendiamo per l'anno in corso.

***D.*: E' in corso un dibattito nazionale riguardo alla riforma della legislazione portuale, qual è la tua opinione?**

R.: Per quanto riguarda la riforma della legge 84/94, va detto che la legge ha sicuramente sortito rilevanti effetti positivi sui porti italiani, i quali peraltro hanno beneficiato dello sviluppo mondiale dei traffici anche grazie allo loro posizione geografica.

È chiaro che a distanza di 16 anni occorra un suo aggiornamento, e allora vorrei limitarmi ad una breve riflessione per quanto riguarda i servizi Tecnico-Nautici, il nostro settore, che nelle varie bozze che si stanno discutendo, mantengono la loro connotazione di Servizio Pubblico, essendo disciplinati ed organizzati dall'Autorità Marittima, d'intesa con l'Autorità Portuale.

Un modello che rende il servizio efficiente e sicuro nell'ambito di infrastrutture complesse come sono i porti. Viene difatti regolamentato rigorosamente l'accesso alla professione attraverso bandi di concorso pubblici emanati dalle Capitanerie di Porto ma anche la stessa organizzazione del servizio, le caratteristiche ed il numero dei mezzi in dotazione mentre le tariffe vengono determinate a seguito di una istruttoria ministeriale alla quale partecipano tutti i soggetti interessati.

Per quanto riguarda l'evoluzione e l'ammodernamento del Gruppo Ormeggiatori e della professionalità dei singoli, che ha avuto un riconoscimento di carattere internazionale, e che ha garantito i noti e straordinari successi in caso di emergenza, è la conseguenza logica di una coerente realizzazione del significato e dell'operato di un servizio pubblico che trova la sua forza nell'essere realizzato da un organismo unico di cui tutta l'attività portuale si deve avvalere.

***D.*: Pochi sanno che gli Ormeggiatori Ravennati sono "internazionali", raccontaci la vostra attività di formazion all'estero.**

R.: La nostra attività all'estero si svolge in base all'accordo sottoscritto – ottenuta specifica autorizzazione da parte del superiore Ministero dei Trasporti e Comando Generale delle Capitanerie di Porto – tra la nostra Associazione Nazionale di categoria A.N.G.O.P.I. e la KRVE, gli Ormeggiatori del Porto di Rotterdam, che l'ha considerata molto importante ai fini della formazione professionale e del suo aggiornamento nonché per le positive ricadute derivanti da personale dotato delle caratteristiche tecnico-operative che questa esperienza può trasmettere.

Si concretizza nell'operare assieme ad Ormeggiatori di altri porti Italiani ed agli Olandesi in delicate manovre nautiche inerenti la movimentazione di grandi strutture marine, adibite alla estrazione di fonti energetiche, in diverse parti del mondo: da Dubai al Sud Africa, dal Gabon al Brasile. Ma non solo. Il trasferimento del rigassificatore dal porto di Algeciras alla sua posizione definitiva al largo di Porto Levante ha visto impegnati, tra gli altri, tre ormeggiatori tra cui uno di Ravenna, operazione che è durata per oltre 20 giorni. E proprio in questi giorni uno dei nostri ormeggiatori è impegnato, assieme ad altri 10 colleghi italiani, in uno stage di una settimana nel porto di Rotterdam.

GRUPPO ORMEGGIATORI E BATTELLIERI del PORTO di CIVITAVECCHIA

75°



Sull'onda dei progressi



La storia in posa

E allora, eccolo giunto a settantacinque anni di vita con il piglio dinamico di chi sa di avere davanti a sé molto ancora da compiere. Se il 25 ottobre 1934 uno dei 13 lavoratori che su richiesta della Capitaneria di porto costituirono il Gruppo Ormeggiatori del porto di Civitavecchia si fosse azzardato a vagheggiare soltanto un frammento di come si è poi davvero evoluto il futuro di quell'organismo sarebbe stato dileggiato tal quale un visionario. E invece no, non si sarebbe trattato di una qualche rotella scentrata, ma di una previsione azzeccata, nonostante allora fosse assai difficile inquadrare l'avvenire della neo costituita compagine nella propria realtà professionale, tecnica, organizzativa e finanche culturale. Perché di tutto questo si tratta, sopraggiunto nel volgere di poche generazioni di ormeggiatori (alcune qui sopra alla festa del 75°), trascorse nel costante affinamento di tali caratteristiche.

Un percorso in realtà iniziato già nel 1927, quando il fondatore del Gruppo Armando Bonomo riuscì a fare ottenere a cinque persone il diritto di effettuare prestazioni a favore delle navi. Diritto dal quale poi si dipanò uno sviluppo operativo tuttora lungi dall'essere concluso: dapprima essenzialmente volto al proprio interno, poi progressivamente sempre più aperto all'esterno, per inserirsi tra le 'voci' attive di pubblico interesse del porto laziale nella sua duplice identità di sviluppo commerciale e della sicurezza.

Magie in megapixel oltre la soglia operativa



Giorgio Pilara, presidente del Gruppo Ormeggiatori e Battellieri del porto di Civitavecchia

Dunque, un arco professionale e tecnico-organizzativo immerso nei tempi dei servizi dapprincipio eseguiti da un organico di tredici ormeggiatori sia in banchina sia in acqua con barche a remi, utilizzate anche per il trasporto di piloti a bordo delle navi. Arco professionale che oggi riaffiora nell'opera dei 26 soci ad elevata professionalità marinaresca: "i quali organizzano e coordinano gli interventi sulla base delle esigenze del traffico portuale, certificati dalla 'Vision 2000' relativa a qualità, sicurezza e ambiente", specifica Giorgio Pilara, presidente del Gruppo ormeggiatori e ora anche battellieri, nel discorso tenuto alla celebrazione della ricorrenza in un albergo

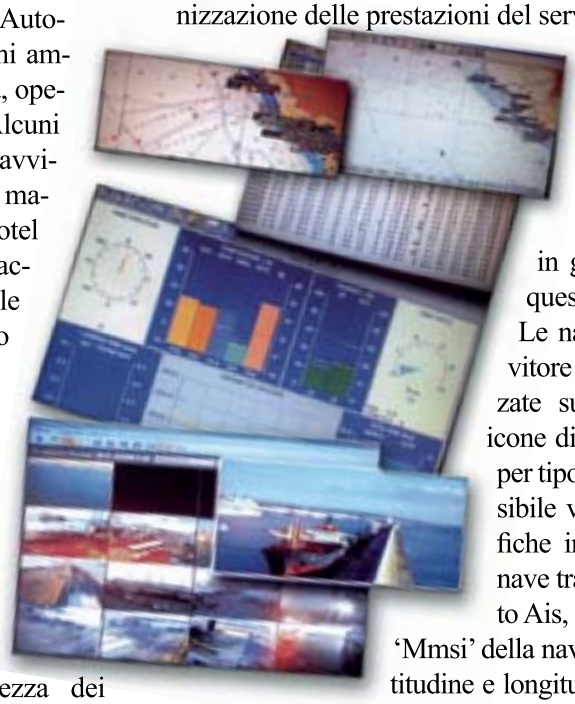


Sopra e in basso: due momenti dell'incontro con lo shipping di Civitavecchia per la celebrazione del 75° anniversario della fondazione del Gruppo ormeggiatori e battellieri. A lato, immagini della strumentazione d'avanguardia adottata dal Gruppo.

della città, il 18 dicembre 2009 davanti ai più qualificati esponenti dello shipping di Civitavecchia: Autorità marittima, Autorità portuale, organismi amministrativi e di pubblica vigilanza e tutela, operatori e imprenditori portuali e marittimi. Alcuni hanno preso la parola; al microfono si sono avvicendati, dapprima Marco Palomba, agente marittimo (nonché dinamico anfitrione dell'hotel che ha ospitato il meeting) e Giuseppe Guacci, segretario generale dell'Autorità portuale di Civitavecchio. Successivamente hanno preso la parola l'onorevole Fabio Ciani e il comandante di vascello (CP) Fedele Nitrella, rispettivamente presidente della Port authority e comandante della Capitaneria di porto di Civitavecchia. In sintesi, oltre alle felicitazioni per il prestigioso traguardo raggiunto, gli interventi hanno riaffermato la stima diffusa in tutto l'ambito marittimo e portuale per il Gruppo e la sua operatività a servizio della sicurezza dei traffici marittimi in porto.

"Le cui esigenze - puntualizza il capogruppo Pilara - tiene il nostro personale operativo 24h per 365 giorni/anno con l'ausilio di sei motobarche conformi ai requisiti tecnici e alle dotazioni previste dall'Autorità marittima, oltre a cinque automezzi terrestri e a una autogru". Uomini, mezzi nautici e mezzi di terra, in un cerchio saldato dalll'organizzazione generale. Attraverso queste indicazioni già si staglia il potenziale del Gruppo. Ma occorre varcare la soglia della loro sede di molo Vespucci per ammirare qualcosa di più, i gioielli tecnologici di ultima generazione che vi sono stati installati, ovviamente per favorire la portualità nei due aspetti sopra indicati.

Eccolo, allora, illustrato da Pilara, il quartetto di sofisticati strumenti con i quali il Gruppo ha deciso di 'orcherstrare' la propria Sala operativa. Sistema automatico di identificazione (A.I.S. passivo Nasa Marine, modello Ais Engine). "Installato con relativi nulla osta, autorizzazioni e informative, il sistema è stato adottato allo scopo di migliorare l'organizzazione delle prestazioni del servizio con particolare attenzione ai nostri obblighi di pubblico servizio. Il sistema permette di identificare e localizzare ogni nave in grado di trasmettere questo tipo di segnale. Le navi rilevate dal ricevitore Ais sono visualizzate sulla cartografia con icone di colore differenziato per tipologia di nave. È possibile visualizzare le specifiche informazioni di ogni nave trasmesse dall'apparato Ais, tra cui: identificativo 'Mmsi' della nave, rilevamento in latitudine e longitudine, rotta, velocità, stato di navigazione".



Altro strumento d'indubbia importanza è la Boa ondametrica e meteorologica 'watchkeeper', tra l'altro assai utile per facilitare la sicurezza e la tempestività d'intervento nell'ambito della cosiddetta 'ACI del Mare' (servizio di assistenza alla navigazione da diporto, svolto in mare dai Gruppi ormeggiatori di circa novanta porti italiani, sulla base di un accordo intervenuto tra il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto e l'Angopi: il servizio, fornito a costi consultabili sul sito del Comando Capitanerie, è rivolto alle imbarcazioni che per cause tecniche non possano proseguire con propri mezzi e raggiungere l'ormeggio in porto). La Boa è stata ormeggiata in mare nell'aprile 2009 dallo stesso Gruppo per conto delll'Ispra – Istituto superiore per la ricerca e la protezione ambientale. Trasmettendo i dati con una frequenza di trenta minuti, l'impianto di misura e



GLI OSPITI



Marco Palomba
Giuseppe Guacci

controllo del moto ondoso ne rileva: altezza significativa (hs), direzione media di provenienza (dm), periodo di picco in secondi (tp), metri di altezza massima(hmax). Ancora in ottica meteo la Sala operativa del Gruppo ormeggiatori e battellieri di Civitavecchia dispone appunto di una sofisticata Stazione meteorologica. Ovvero, "un impianto fisso con lettura a distanza delle seguenti grandezze: intensità e direzione del vento, temperatura, umidità, pressione, intensità pluviometrica. Da rilevare che l'andamento temporale delle variabili meteorologiche sono registrate ogni 15 minuti con possibile memorizzazione dei dati conseguiti negli anni precedenti.

Infine, 'la chicca', accarezzata con lo sguardo dal capogruppo Pilara, forse l'acquisizione che mai avrebbe sfiorato il pensiero del più fantasioso tra gli ormeggiatori di settantacinque anni addietro: il Sistema video h24 sul porto, un 'grande fratello', ma volto a finalità pratiche e produttive. "Si tratta di un sistema video collegato alle telecamere dell'Autorità portuale che ce ne ha autorizzato l'uso. Tre sono i suoi principali scopi. Il primo è quello di migliorare il servizio di monitoraggio h24 al fine di prestare con immediatezza il costante presidio e gli interventi necessari di assistenza alle navi nel porto e/o a strutture fuori dalle acque portuali, garantendo la sicurezza dell'ormeggio o il ripristino della tenuta, qualora vi siano cambiamenti delle condizioni meteo-marine o per cause di altra natura.

Il secondo scopo del Sistema video è quello di assicurare in maniera rapida ogni intervento richiesto dall'Autorità marittima per salvataggio di persone e/o cose in pericolo. Infine, terzo scopo dello strumento è quello di rendere più funzionale e tempestivo l'intervento degli ormeggiatori garantendone la sicurezza nell'espletamento del servizio.

Nella brochure preparata dal Gruppo a margine dei festeggiamenti per il settantacinquesimo anniversario della sua fondazione e distribuita agli ospiti intervenuti al relativo incontroo con appendice conviviale non a caso alla descrizione delle 'pixelinnovazioni' in plurimegabyte è stata fatta seguire un ben più realistico richiamo al problema della security in porto e in mare, che si aggiunge alla tradizionale sicurezza della navigazione; con ciò evidenziando l'opportunità dell'alleanza venutasi a formare tra la professionalità degli operatori e l'attinenti elettronica di avanzata concezione. Alleanza che, anche grazie all'opera di formazione degli operatori, viene a generare maggiori garanzie contro i gravi fenomeni sintetizzati dal termine security; soprattutto ricordando che i servizi tecnico nautici "costituiscono quasi sempre il primo collegamento del Porto con le navi", come recita il testo della disposizione del Comando generale delle Capitanerie di porto relativo all'istituzione del 'Security pass'. Istruttivo, a questo proposito, anche se direttamente collegabile con l'azione dei computer, il passo di questo stesso documento che definisce "particolarmente delicato il compito dei battellieri, i quali costituiscono il collegamento nave-porto di navi alla fonda, oppure ormeggiate a pontili non percorribili da persone, navi spesso trasportanti prodotti petroliferi o altri carichi pericolosi".

GLI OSPITI



Fabio Ciani
Fedele Nitrella



Gentili signori, Autorità, colleghi, ex colleghi, rappresentanti dell'Angopi porgo a voi tutti un caloroso saluto a nome di tutti i componenti del Gruppo. Ringrazio tutti per averci onorato della vostra presenza in quanto ci legano non soltanto rapporti di lavoro, ma anche di sincera stima ed amicizia.

Sono passati 75 anni dal decreto del 25 ottobre 1934 del colonnello di porto Comandante Giacchetti, Direttore Marittimo del Lazio che, vista la necessità di regolare il servizio di ormeggio e disormeggio delle navi nel porto di Civitavecchia costituì il Gruppo Ormeggiatori con un organico di 13 ormeggiatori.

L'organico che rimase invariato dopo la seconda guerra mondiale e vide gli ormeggiatori impiegati anche nel trasporto dei piloti a bordo delle navi fino al 1965, servizio che nei primi anni fu espletato con barche a remi. I primi interventi di emergenza nei quali gli ormeggiatori si resero protagonisti risalgono al 1976 con il salvataggio della m/c 'Mar' che ruppe gli ormeggi ed evitò il peggio grazie al tempestivo intervento degli ormeggiatori che durante tutta la notte rimasero in banchina a mettere cavi e la catena dell'ancora alla bitta. Negli anni Ottanta ci fu un altro intervento ancora sulla m/c 'Mar', i salvataggi della m/n Accademic Gruber e della m/n 'Sprite'. Eventi che fin da quell'epoca dimostrano come il servizio di ormeggio non termina con l'arrivo della nave in porto.

Nel 1993 il Gruppo Ormeggiatori assunse la forma giuridica di Società Cooperativa e, con atto del 30 marzo 2001, viene costituito il Gruppo Ormeggiatori e Battellieri del porto di Civitavecchia. Questi sono anni - fine 96 - nei quali il porto di Civitavecchia inizia la fase di trasformazione con l'allungamento dell'antemurale, il trasferimento delle petroliere alla torre petrolifera, l'utilizzo della ex darsena petroli per gli accosti delle 'autostrade del mare', la nuova banchina commerciale, fino alle opere di questi ultimi anni. Con il conseguente incremento di traffico il Gruppo Ormeggiatori passa dalle 7000 prestazioni del 1996 alle 9500 del 2008; e attraverso bando di concorso emanato dalla Capitaneria di porto aumenta l'organico passando dalle 18 unità del 1996 alle 22 del 2000, fino ad arrivare ai 26 ormeggiatori in organico nel 2007.

Oggi il Gruppo svolge la sua attività garantendo continuamente il servizio H 24 con ascolto vhf per 365 giorni, a salvaguardia della sicurezza della navigazione, delle strutture portuali, dell'ambiente e delle vite umane, assicurando altresì il regolare svolgimento dei traffici. Il Gruppo si avvale di 26 ormeggiatori ad alta professionalità marinara, che organizza e coordina sulla base delle esigenze del traffico portuale. Il Gruppo dispone di 6 motobarche conforme ai requisiti tecnici e alle dotazioni previste dall'autorità marittima per svolgere il servizio istituzionale e garantire altresì il servizio al diporto: la cosiddetta 'ACI del mare' un'attività di appoggio e supporto ad imbarcazioni in navigazione. Quest'ultima attività ci ha visti impegnati nel 2009 in sei interventi sotto il coordinamento delle dell'Autorità marittima. Il Gruppo dispone anche di cinque mezzi terrestri con verricello, in grado di recuperare cavi misti o di acciaio in breve tempo. Con ciò rendendo l'opera degli ormeggiatori sicura ed efficiente durante l'ormeggio e/o le emergenze, come

accaduto nel 2007 nell'intervento effettuato sulla m/n Brillance of the Seas: con vento di 50 nodi di libeccio la nave strappava 20 cavi (ormeggio completo prua e poppa) che grazie al nostro intervento furono recuperati in soli dieci minuti. Con le motobarche e i mezzi terrestri fu liberato il canale del porto da spezzoni di cavi e da altri detriti, dando la possibilità al pilota di effettuare la manovra con i rimorchiatori in tutta sicurezza, come dimostra l'encomio ricevuto.

Nella Sala operativa abbiamo istallato una stazione meteorologica in grado di rilevare variazioni meteorologiche, le previsioni, le statistiche mensili ed annuali con registrazioni conseguite negli anni precedenti fornendo un archivio per tutta la comunità portuale. Disponiamo di 'A.I.S' (automatic identification sistem) passivo, uno dei primi STN ad istallarlo in Italia, con autorizzazione di CO.GE.CAP, Capitaneria di porto e Ministero delle telecomunicazioni. Strumento tecnologico fondamentale per migliorare il servizio in banchina, disponiamo di un Sistema Video collegato con le telecamere dell'Autorità portuale che ci permette di visionare la navi in banchina direttamante dalla sala operativa migliorando il servizio di monitoraggio H24 al fine di prestare con immediatezza il costante presidio e gli interventi necessari di assistenza alle navi nel porto o in rada garantendo la sicurezza dell'ormeggio, e rendendo più funzionale e tempestivo l'intervento degli ormeggiatori. Inoltre disponiamo dei dati della boa ondametrica ormeggiata dal Gruppo in mare, a circa 3,5 miglia dalla costa, ad aprile del 2009, per conto dell'Istituto superiore per la ricerca e la protezione ambientale con il patrocinio della presidenza del Consiglio dei ministri e relativa autorizzazione della Capitaneria di porto.

Ma la continua evoluzione del porto e dello shipping, la riforma della legge 84/94, le nuove direttive europee ci impongono un continuo e profondo cambiamento per stare al passo con i tempi dove la professionalità e qualificazione rappresentano la salvaguardia del posto di lavoro. Considerando tali aspetti abbiamo investito molto sulla formazione degli ormeggiatori; basti pensare che negli ultimi tre anni la quasi totalità degli ormeggiatori ha conseguito titoli Superiori di coperta e di macchina con conseguente partecipazione ai corsi: Osservatore radar, Radar ARPA, GMDSS, Medical Care, MAMS, Corso ENI, PSSR.

Proprio in virtù della formazione continua il Gruppo Ormeggiatori del porto di Civitavecchia ha potuto fornire ben quattro nominativi all'ANGOPI per l'attività offshore nel mondo. Tale servizio, espletato in collaborazione con i colleghi della KRVE di Rotterdam, ha visto la partecipazione del collega Maurizio Diottasi: un ormeggiatore di Ravenna e lui sono stati impegnati 15 giorni per l'imbarco e lo sbarco di una piattaforma petrolifera in Brasile. L'anno prossimo un altro ormeggiatore di Civitavecchia svolgerà un training nel porto di Rotterdam propedeutico per future missioni in giro per il mondo.

Riguardo agli aspetti economici, dei quali ovviamente si deve tener conto, soprattutto in questo momento di grave congiuntura economica, possiamo decisamente affermare che gli investimenti effettuati dal Gruppo assumono particolare valore. Ciò perché mentre una qualsiasi società di capitali ha come scopo la realizzazione del lucro e si concretizza nel riparto degli utili patrimoniali, le società cooperative hanno uno scopo mutualistico e a patrimonio indivisibile; il nostro vero obiettivo diventa quindi la difesa del lavoro, che consiste nell'assicurare ai soci le condizioni migliori, che si realizzano erogando un servizio sempre più efficiente a favore dell'intero porto e nella piena soddisfazione dell'intera utenza.

Al riguardo non ci sfugge l'esigenza di contenere i costi nonostante le spese necessarie all'innovazione dei mezzi, agli strumenti utilizzati, alla crescita e alla modernizzazione del Gruppo, alla formazione e qualificazione del personale, aspetti indispensabili per l'erogazione di un servizio di interesse generale posto sotto la vigile disciplina dell'Autorità marittima. Al riguardo mi preme evidenziare come il costo della nave fatto 100 il costo del 1991 oggi nel 2009 la stessa nave a parità del valore della moneta paga 71. Ed è per queste ragioni che possiamo decisamente affermare che il porto possiede una struttura organizzativa di tutto rilievo, professionale ed economica; e questo grazie anche all'istruttoria tariffaria prevista nell'art.14 della legge 84/94 la quale prevede che i soggetti interessati: ministero dei Trasporti, Co.Ge.Cap, Assoporti, le associazioni di categoria dei Servizi tecnico nautici, Confitarma, Federlinea, Federagenti stabiliscono le tariffe di servizio e gli oneri di gestione: un sistema di garanzia che funziona decisamente meglio rispetto agli altri Paesi Europei. Ma abbiamo pure ben presente che non ci dobbiamo fermare per non rendere inutili i progressi compiuti; per questa ragione stiamo partendo con un nuovo ambizioso progetto che vedrà gli ormeggiatori italiani impegnati in un corso di formazione della durata di cinque anni senza soluzione di continuità per migliorare e crescere ancora; senza presunzione, ma con la consapevolezza che cosi facendo getteremo le basi per un futuro meno insidioso.

Concludendo voglio ringraziare tutti i soci, ma in particolar modo gli ex soci del Gruppo, perché se oggi siamo qui a festeggiare il 75° anno della costituzione del Gruppo lo dobbiamo a loro. Nel tempo essi ci hanno trasmesso dei saldi principi; l'unita d'intenti, lo spirito di sacrificio, l'attaccamento al Gruppo, l'arte marinaresca, la solidarietà; tutte qualità imprescindibili nella vita lavorativa di un socio. Questo, nel tempo, ha consentito al Gruppo di farsi apprezzare; e sono altresì convinto che oggi provino grandissima emozione nel costatare che il Gruppo Ormeggiatori ha un presente e un futuro di rilievo, mantenendo comunque quei saldi principi cardini di un passato ricco di storia. Grazie.

CESARE GUIDI, PRESIDENTE ASSOCIAZIONE GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI

Il valore aggiunto della professionalità



Autorità, illustri ospiti, amici, colleghi, signore e signori, nell'unirmi ai saluti di indirizzo desidero anch'io ringraziarvi per essere intervenuti alla celebrazione per i 75 anni di attività del Gruppo. Da quel 25 ottobre 1934 la portualità, le navi le pratiche di ormeggio sono molto cambiate. La ricorrenza che stiamo quindi celebrando costituisce un motivo valido e stimolante tenuto conto che i 75 anni trascorsi rappresentano un periodo densissimo di avvenimenti caratterizzati nel nostro settore da straordinari e profondi mutamenti, di grandi evoluzioni e scoperte di cui ha beneficiato l'intero genere umano.Oggi, evitando di cadere in una sterile autocelebrazione, la domanda da porsi è: in che modo il Gruppo è riuscito di fronte a tali sconvolgimenti a conservare l'attualità della sua funzione? Va rilevato che navigare oggi, pur nell'epoca dell'alta tecnologia, non è solo un problema di utilizzo di sofisticate strumentazioni ma è anche e ancora un'arte. Certamente, l'arte si avvale della tecnica, ma la domina e la supera attraverso la competenza acquisita per mezzo del continuo accumulo ed affinamento delle esperienze; in buona sostanza un patrimonio di conoscenze che favorisce la capacità di interpretare quelle situazioni che in molti casi risultano difficili e talvolta drammatiche.

Sono anche queste in parte le ragioni per le quali l'opera dell'ormeggiatore non è surrogabile e proprio perché consapevoli di questo ruolo, sempre sottoposti alla stretta disciplina impartita dall'Autorità Marittima, i fatti attestano – senza tema di smentita - che la nostra azione è posta al servizio degli interessi generali compreso la soluzione di emergenze anche inusuali, ma che comunque succedono in ambito portuale e negli specchi acquei ad esso adiacenti. Ma oggi potrei anche accennare al quotidiano controllo che effettuiamo ai vettori posti sotto sequestro conservativo completamente privi di equipaggio alla multifunzionalità che si arricchisce con il servizio di battellaggio, la posa manichette, la movimentazione degli 'yokohama'...

Voglio altresì evidenziare che questo processo evolutivo di cui i colleghi di Civitavecchia rappresentano una tangibile testimonianza, viene suffragato nel corso del tempo avendo sempre presente la necessità imprescindibile di offrire un servizio funzionale ed efficiente declinandolo, caratterizzandolo, adattandolo alle reali esigenze del porto. E nel far questo abbiamo: a) costantemente adeguamento i requisiti professionali al rapido sviluppo tecnologico e alle modificazioni intervenute nei vettori e nei porti; b) finalizzato gli investimenti in attrezzature e mezzi al vincolo della costante modernizzazione secondo la correlazione esistente tra il nostro servizio e la funzione di presidio di sicurezza; c) realizzato una fattiva e corale partecipazione nel coinvolgimento, nell'integrazione, nell'interiorizzazione di quei processi portuali e marittimi di cui siamo una significativa espressione; d) considerato il nostro servizio non solo nella sua importante attività d'istituto, ma anche come un'attività che ha una natura assai composita con diverse competenze e funzioni, reso comunque in modo unitario in tutto il porto.

Ben prima dell'adozione della legge sulla riforma portuale, abbiamo vestito il Gruppo Ormeggiatori con la forma giuridica di Società Cooperativa. Dall'esperienza acquisita, riteniamo che la formula "Cooperativa Gruppo Ormeggiatori" si presta meglio alle generali esigenze portuali, in quanto, non indebolendo la funzione pubblica del Gruppo e la qualità del servizio, ha favorito lo sviluppo di una cultura condivisa e responsabile nella quale si esalta quell'humus di efficacia sociale in grado di coniugare economia e solidarietà. Un modello basato sulla centralità della persona, nel senso più pieno del termine, che non ha scopi di lucro, che non ha l'obiettivo di massimizzare i profitti e i dividendi, che ciò che realizza è un bene del porto per il porto e resterà tale finché il Gruppo vivrà. Un modello di impresa, quindi, contraddistinto da una concezione che affonda le sue radici nell'azione di un'opera che coniuga la rappresentanza e la tutela delle condizioni occupazionali, della qualità e dignità di lavoro e di vita.

La Legge di riordino 186/2000 ha confermato la nozione che le nostre sono attività essenziali per la sicurezza della navigazione e dell'approdo. Coerenti a questo disposto i Servizi tecnico nautici, 24 ore al giorno per tutti i giorni dell'anno e con qualsiasi condimeteo, sotto il coordinamento dell'Autorità Marittima, esplicitano il loro ruolo di protagonisti nella partecipazione e preparazione di tutti gli elementi che concorrono a formare una sicura e spedita accessibilità al porto Noi riteniamo che queste regole siano attuali e vadano confermate e rafforzate, ed è per questo che affermo in relazione al testo unificato della riforma portuale che quanto previsto all'art 11 che modifica

l'art. 14 della L. 84/94, trova la piena approvazione della scrivente Associazione Nazionale dei Gruppi Ormeggiatori (ANGOPI), in quanto recepisce un accordo interesse relativo, sottoscritto, oltre che da Angopi, dai rappresentanti di: Assorimorchiatori, Confitarma, Fedarlinea, Fedepiloti, Federagenti, Fedenmorchiaton e con la rilevante approvazione di Assoporti. Al riguardo faccio osservare che la straordinaria importanza individuabile in questo accordo sta proprio nel fatto che le parti sociali, spesso obiettivamente contrapposte, su un'esigenza di sicurezza hanno trovato un'intesa trascendendo dagli aspetti meramente economici, soprattutto finalizzata alla salvaguardia del vettore, delle strutture del porto, della vita degli uomini e dell'ambiente circostante.

Concludo questo saluto pronunciando un sentimento di fiducia che mi viene dall'aver visto fino ad oggi riconfermato il valore del lavoro svolto, pur tra le tante difficoltà incontrate. L'odierno appuntamento, ci auguriamo, costituisca una base utile per delineare gli indirizzi futuri e in ogni modo rappresenti, al di là di bandiere 'ideologiche', un'occasione per rilanciare modelli che non solo sanno dimostrare la propria capacità di essere attuali e di innovarsi con pronta prefigurazione rispetto ai complessi mutamenti che avvengono, ma anzi, attraverso opzioni di fondo, offrono maggiori vantaggi anche sul piano dei costi che si traducono, per esempio per il Gruppo di Civitavecchia, come peraltro per tantissimi altri Gruppi ormeggiatori nazionali, in tariffe sostanzialmente immutate dal lontano 1° maggio 1991.4Anzi, fatto 100 il costo dell'ormeggio nel 1991 oggi la stessa nave, a valore costante della moneta paga 74,75. Mentre, solo per una comparazione con gli anni più recenti, dal 2001 ad oggi'gli ammortamenti salgono da 40mila € a 175mila; i costi per l'implementazione del Sistema integrato: qualità ambiente e sicurezza e per la formazione singola e collettiva passano da 8 a 72mila; la tassazione che nel 2001 era neutra per la società cooperative oggi sale a 109 mila €. Solo per citare alcuni dati.

Riflettendo a consuntivo di questi primi 75 anni, affermiamo che quando si tratta di appartenenza autentica non ci sia alcun dubbio che ci riconosciamo in questa splendida professione e alla nostra originaria discendenza "la vita dell'uomo sul mare". Siamo gente che fa qualcosa di straordinario ogni singolo giorno della propria vita, che prende molti rischi, poco visibili al resto delle persone; che danno molto alla nostra società. E nessuno se ne accorge. Siamo comunque una categoria che intende ancora svilupparsi, acquisendo un ruolo più efficace nell'economia portuale, perché sta investendo, si sta continuamente qualificando, con una stella polare ben precisa che gli deriva dal saper vivere il proprio ruolo comportandosi secondo le antiche tradizioni marinare, giacché è in questo ruolo che può contribuire alla sempre più necessaria valorizzazione della qualità complessiva dell'intera portualità.








E ora, un futuro ricco e grandioso



'Con l'augurio di poter superare i vecchi successi commerciali, per un avvenire ricco di sempre più larghe affermazioni'.

E ancora, l'augurio di 'una maggiore prosperità e un grandioso avvenire'. Sono due dei messaggi (questi incisi su cristallo) dedicati dai colleghi ormeggiatori italiani al Gruppo ormeggiatori e battellieri del porto di Civitavecchia, nel compimento del 75mo anno di fondazione. Ma oltre alle felicitazioni espresse dal 'circuito interno' della categoria molti altri estimatori del Gruppo hanno voluto far sentire la propria voce augurale, in segno di apprezzamento, sia nel corso della celebrazione in sala convegno sia durante il festoso pranzo che le ha fatto seguito.











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