Bari, 2 giugno 2010

Assemblea nazionale ANGOPI

Il break della riflessione



Un incitamento a tutti gli ormeggiatori e barcaioli a non deflettere dalla cultura della propria arte marinaresca e dallo scrupolosa disciplina dei comportamenti professionali affinché siano ancor più consolidate la stima e la considerazione per l'intera categoria. In questo pugno di parole, colmo di vigorosi punti esclamativi, si racchiude la relazione di Cesare Guidi all'assemblea nazionale dell'Associazione nazionale Gruppi ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani. O meglio, vi è concentrato il giro di orizzonte dell'articolata riflessione a 360° che il 3 giugno a Bari il presidente di ANGOPI ha esposto sulla situazione della categoria nel particolare contesto eco-sociale che la contorna, rafforzandovi, appunto, quegli aspetti d'innovazione, perfezionamento e scrupolo rincorsi dai Gruppi e che ne caratterizzano l'identità. Aspetti per altro costantemente rimarcati nell'ambito Angopi, e quindi ben presenti anche a Bari, ottava tappa delle cosiddette Assemblee itineranti d'inizio giugno, dopo le antecedenti di Augusta - Siracusa, Cagliari, Genova, Isola d'Elba, Isole Eolie, Livorno e Taranto. Assemblee itineranti che, arricchite da convegni su temi di stringente attualità, costituiscono rilevanti aggiornamenti a quelle fisse di dicembre, annualmente svolte a Roma - Pomezia, non meno decisive per la vita di categoria.



UNA SCALETTA D'ARCHITETTURA CONCETTUALE

La 'scaletta' della relazione raggiunge diversi argomenti, direttamente connessi sia alle attività istituzionali della categoria degli ormeggiatori e barcaioli sia alle situazioni esterne che ne coinvolgono, o potrebbero condizionarne l'assetto. Dunque, una profonda, franca riflessione: termine che Guidi non a caso pone nelle prime righe della sua premessa e tra le ultime delle conclusioni, chiavi di volta di un'architettura *'concettuale'* (sua la definizione) solidamente ancorata sul palese *'stato delle cose'*. Ecco allora, per esempio, presentarsi fatti e iniziative nazionali, anche di carattere spregiudicato, inimmaginabili sino a pochi anni orsono; ma che adesso, veicolate da accelerazioni tecnologiche e da pressioni eco-sociali, bussano alla porta d'ingresso, trovando facile accesso per insufficiente e inadeguata velocità d'interdizione o di adeguamento. E ciò rapportato anche alle strategie dei trasporti che in clima di globalità potrà supportare il fenomeno delle delocalizzazioni industriali, fattore capace anche di scardinare sistemi ritenuti tra i più blindati; ma che, al contrario, possono dimostrare fragilità se viene meno l'impegno - ognuno per la parte che gli compete - a difenderne pregi e convenienza, porti italiani compresi. Da qui il monito della relazione nonché l'incitamento a ormeggiatori e barcaioli a non deflettere dai doveri di cultura e comportamentali *'per svolgere una funzione da protagonisti contribuendo al miglioramento dei processi operativi, sia pure in un ambito relativo, ma comunque significativo'*.

Guidi entra subito in argomento e afferma: *Veniamo da un periodo intenso, vissuto vorticosamente, di corsa, difficile, che ci ha dato il senso che il tempo è diventato un metro troppo labile dove tutti, e purtroppo, sembrano affrettarsi addirittura per accorciarlo. Si è appena conclusa l'Assemblea di Pomezia ed eccoci qui ad analizzare quest'ultimo periodo; e poiché la crisi è ancora tutta davanti a noi, minacciando l'intera Europa, non c'è*

Nelle foto di queste pagine:
Ormeggiatori e barcaioli nella Sala Conferenze del Palace Hotel di Bari durante l'assemblea generale ANGOPI; il presidente Cesare Guidi mentre espone la sua relazione.

Alle pagine 5 - 6 - 7:
Il Faro del porto di Bari in visione notturna e diurna



nessuna prospettiva per rallentare la corsa con tutti gli affanni che si porta appresso. Se questo è il quadro, dobbiamo condividerne ritmi e direzione, concordando l'agenda dei lavori e delle priorità.

Poi chiarisce il 'taglio' di ciò che esporrà: *Mi sono dato l'obiettivo di svolgere una relazione sobria, ma forse un pò concettuale, per trasmettervi la sintesi di un giudizio sullo stato delle cose e della categoria; ma per far questo ho dovuto individuare nel dettaglio solo alcuni temi. E sappiamo che quando si sceglie lo si fa arbitrariamente, e così qualcuno può dire che all'interno dei nostri lavori non si è affrontato questo o quel problema. In ogni modo rilevo che il filo conduttore di tutto il nostro ragionamento non può che essere quello di favorire le riflessioni, in rapporto all'attività svolta e sulle necessarie azioni ed iniziative che tutti insieme dovremo affrontare*. Chiarendo che: *volutamente sui temi assegnati alle apposite Commissioni lavoro non mi soffermerò poiché gli interventi che svolgeranno i coordinatori, che hanno comunque il pregio della sintesi e della chiarezza, e che saranno parte integrante della relazione stessa, entreranno nel vivo di problemi concreti, aprendo delle questioni sulle quali mi riservo di intervenire in considerazione e tenuto conto del dibattito che seguirà.*

OMAGGI ALLA CITTÀ E AL PORTO DI BARI

Doverosi, ma sinceramente avvertiti gli omaggi a Bari, tappa *della nostra 8ª Assemblea "itinerante" che ormai è entrata nella prassi e nella consuetudine della nostra vita associativa, anche perché uniamo ai nostri lavori una parte pubblica per la quale continuiamo a registrare la presenza di autorevoli rappresentati delle istituzioni, del mondo accademico e dell'imprenditoria.* E complimenti per la predisposizione dei lavori assembleari e del convegno nonché dell'ospitalità che ha contraddistinto il soggiorno di partecipanti e invitati, compresa la gestione del tempo libero. *Organizzare questi eventi non è certo una cosa semplice, anche se l'intero apparato ha acquisito una certa maturità ed esperienza veramente encomiabile, ma è certo che per il Gruppo ospitante resta comunque la novità con tutti gli imprevisti e le angosce che un evento come il nostro si porta appresso.* Ecco, allora il riconoscimento e i ringraziamenti ai colleghi di Bari, e di Stefano Sportelli in particolare, *per l'impegno profuso, per la pazienza di aver recepito anche nei minimi particolari le nostre direttive, che a volte possono far insorgere motivate preoccupazioni, ma alla fine, e come sempre, tutto si orienta per il meglio.*

Poi, la città di Bari, sede dell'assemblea e del successivo convegno. Parlandone, Guidi non nasconde il suo apprezzamento, ispirato da più di una ragione, compresa – soprattutto – quella di matrice sociale. *È con vera soddisfazione che possiamo dire anche qui seppur nel*



profondo meridione, negli ultimi anni molte cose siano cambiate. È pur vero che Bari è nota anche in quanto sede della Fiera del Levante che richiama un gran numero di espositori e visitatori, ma la cosa che a me piace ricordare è la demolizione di Punta Perotti, simbolo dell'onnipotenza dei costruttori, che nella primavera del 2006 di fronte a quelle riprese televisive che fanno ancora il giro del mondo e fra gli applausi dei baresi difensori della legalità, abbiamo potuto osservare come trecentomila metri cubi di cemento siano crollati in pochi secondi. E, ancora. *Mi piace anche ricordare che a cavallo del Duemila è caduto anche "l'immateriale muro" che separava Bari nuova e Bari vecchia: da una parte i benestanti, belle vetrine, uffici dei professionisti, il Palazzo del Governo, l'altra caratterizzata dall'incantevole ma miserabile dedalo bizantino di vicoli antichi, senz'acqua, fogne, luce e gas. Al riguardo è famosa la frase dall'attuale sindaco Michele Emiliano che da magistrato in una celebre requisitoria pronunciò: "In questa città il destino di un bambino si decide in cinquanta metri, a seconda se nasci da questa o da quella parte di Corso Vittorio. C'è una Bari bene di avvocati e magistrati, alla quale io appartengo, che studia come mettere in galera l'altra metà".*

Ma anche una Bari città di cultura, di cui è pregevole l'edificazione acustico-architettonica del teatro Petruzzelli (un cadeau particolare 'risonanza' degli organizzatori per il presidente di Angopi, pensando alla sua passione per il melodramma, pari a quella del mestiere marinaresco; ma che, indovinandone la suggestione anche tra i non cultori della lirica e stretti dintorni, gli organizzatori lo hanno fieramente incluso nel percorso turistico-culturale dedicato agli ospiti; subito dopo averne catturato l'interesse per la Sala degli Affreschi, presso l'Ateneo barese, dove si è era svolto il convegno). Dunque: *Vorrei infine fare un accenno allo splendido Teatro Petruzzelli, che visiteremo domani pomeriggio, uno dei più belli, importanti e capienti del nostro Paese, distrutto a fine ottobre del 1991 [26/27 ottobre] a causa di un incendio doloso, e che è stato riaperto, dopo anni di inutili processi, i primi di ottobre [4 ottobre 2009] dello scorso anno. Mi piace peraltro ricordare che il Teatro Petruzzelli nasce da una proposta avanzata alla fine del 1800 presso la sede comunale di Bari dagli omonimi armatori di origine triestina, suffragando così quel felice connubio a me sempre caro tra la lirica e il mare.* Quindi, il mare, ossia il porto, quasi a voler introdurre senza scosse la relazione sui propri ruvidi binari. *Parlando del porto con occhi esperti, possiamo affermare di aver visto una struttura ordinata, disciplinata, pulita, anche bella da vedere, dove tutti gli spazi, ridotti ma sicuri, sono utilizzati in maniera razionale nell'ottica di una migliore distribuzione e destinazione delle banchine di ormeggio. Conforta peraltro, che i dati riguardanti il traffico, pur in una situazione generale che nostro malgrado in larga parte conosciamo, registrano, qui a Bari, significativi dati positivi che fanno della "governance" di questo porto un punto d'eccellenza dell'intera portualità nazionale.*

IL TEMPO COME ARBITRO DI PROPOSTE E INIZIATIVE

Un sorso d'acqua, un respiro profondo ed è tempo di lasciare le predilette digressioni, figlie della voglia di conoscenza, per immergersi nel mare magnum della realtà e quindi su problemi di non lieve portata. *Ritornando sul tema dei nostri lavori dicevo che il tempo è diventato l'arbitro delle proposte e delle iniziative. Infatti, nell'agenda politica tutto passa e sfugge a una velocità tale, anche se continuiamo a sentire ormai da troppe volte che non è il momento, le priorità sono altre, il parlamento è impegnato in altri versanti, e quindi l'elaborazione di ogni proposta utile al settore continua ad essere procrastinata, e la riforma portuale rischia di essere cancellata; o per meglio dire, ogni volta registriamo che nessun passo è stato portato avanti. È vero: c'è da tener conto che il Consiglio dei Ministri in data 16 aprile ha approvato il disegno di legge per la riforma dell'ordinamento dei porti italiani. Ora, aldilà delle modifiche inserite nell'art. 14 che, di fatto, non stravolgono l'accordo interassociativo* (raggiunto tempo fa tra Angopi, Assoporti, Confitarma, Fedarlinea, Federagenti, Assorimorchiatori, Federimorchiatori, Fedepiloti su una questione di alto valore sociale, quale quella della sicurezza, cercando di favorire l'opera del legislatore), *ma che in concreto rompono un equilibrio tanto faticosamente raggiunto, occorre capire in che modo il Governo intenda modernizzare i nostri porti per rendere il trasporto marittimo, il comparto marittimo/portuale, una fonte di sviluppo e di ricchezza per l'intero Paese. Certo, nelle linee indicate una particolare attenzione è riservata al rapporto tra porto e territorio, tra porto e reti di accesso e quindi alle problematiche legate al cosiddetto ultimo miglio; sono inoltre previste facilitazioni per il dragaggio dei fondali, la semplificazione e razionalizzazione dei procedimenti di approvazione dei piani regolatori; e non va peraltro sottovalutata la norma che favorisce il diporto attraverso l'aumento del numero dei posti barca.*

Tutto bene, allora?; forse si, se non intervenisse un però. Quel però di un intero disegno che *si scontra con la mancanza di risorse,* per cui, *in questo*



Una bitta giunta dal Nord

L'artistica riproduzione di una bitta portuale olandese. È la testimonianza della stima nutrita dai vertici KRVE - primaria impresa di Rotterdam impegnata in prestazioni di servizi marittimi e portuali tra cui attività di ormeggio - per l'ANGOPI, dunque per la complessiva organizzazione dei Gruppi ormeggiatori italiani e per la professionalità da loro espressa. Matt Slotbom ed Erik De Neef, rispettivamente presidente e tesoriere di Krve, hanno consegnato nelle mani del presidente Angopi Cesare Guidi - dunque di tutti gli ormeggiatori e barcaioli italiani - l'omaggio, prezioso anche per il suo profilo di correlazione professionale e reciproco senso di amicizia





caso tutti i principali progetti rischiano di rimanere insoluti. Ma non solo: un ulteriore aggravio giunge *dall'indirizzo governativo che cancella la vigente previsione che assegna in capo allo Stato gli oneri per la realizzazione delle opere di grandi infrastrutturazione nei porti.* Pertanto: *In questo modo è chiaro che il rischio concreto è quello di perdere il riferimento del ruolo strategico della portualità, intesa anche come volano di sviluppo dell'intera economia nazionale.* E questa è una iattura. Perché: *A nostro parere i porti e le reti a essi collegate, per essere adeguati rispetto alle effettive esigenze di rilancio della loro competitività, hanno bisogno dei necessari investimenti, così come è essenziale una programmazione che al momento sembra del tutto avulsa dal contesto delle normative nazionali.*

IL FENOMENO DELLE DELOCALIZZAZIONI

Di crisi economica, occupazione, redditi e, purtroppo, del ritorno in auge della perniciosa speculazione finanziaria tratta il capitolo successivo della relazione di Cesare Guidi; capitolo obiettivamente ostico da affrontare. Rammenta come in alcuni suoi recenti interventi abbia sottolineato *la discrepanza esistente oggi fra quelle economie che, seppur timidamente, stanno riprendendosi e l'apparente incongruenza del permanere di uno stato di crisi in pieno svolgimento dal punto di vista dell'occupazione e del reddito. A questo si aggiunga l'incremento delle distanze esistenti tra abbienti e meno abbienti in tutte le società del mondo, così come dobbiamo prendere atto di essere ritornati rapidamente alle condizioni considerate la causa primaria di questa crisi. E cioè il prevalere della finanziarizzazione o meglio della speculazione finanziaria, che è tornata pienamente in auge soffocando l'imprenditoria produttiva oltre che il lavoro, depotenziandone il valore e la centralità. Gli effetti di tale situazione sono diversi ma sempre molto negativi. Tutto ciò non significa che in questo periodo non ci sia un trend di crescita dell'economia mondiale, ma significa l'ulteriore acuirsi di equilibri o squilibri mondiali fra aree geoeconomiche e all'interno di ognuna di esse.* A tale riguardo due sono i punti che al presidente di Angopi preme sottolineare; ossia: ***a)*** *che esiste ancora un'economia basata sull'estensione massima dei consumi secondo la legge dell'usa e getta, cosa questa che inevitabilmente ha un impatto rilevante nello sfruttamento delle risorse con la tendenza inevitabile di incrementare il valore delle materie prime;* ***b)*** *ed è un dato positivo, una costante ricerca tecnologica per ridurre il consumo di energia a parità di rendimento. I Paesi di consolidata industrializzazione possono allora inserirsi in questo trend di sviluppo soprattutto per la produzione di impianti ad altissima tecnologia, favorendo la crescita dei Paesi emergenti pur mantenendo dal canto loro una ragionevole leadership, così come deve avvenire nella ricerca di nuovi prodotti che possano sostituire o ridurre lo sfruttamento delle risorse del Pianeta.*

Una premessa necessaria, poiché: *In questo quadro, seppur schematicamente descritto, dobbiamo valutare qual è la funzione del trasporto in generale e marittimo in particolare.* E allora i trasporti. *È indubbio che la funzione del trasporto merci, sia marittimo sia terrestre, diventa sempre più strategica per l'economia globale. Lo dimostra, in questi ultimi anni, l'evidente evoluzione dello shipping, in termini di qualità, quantità, dimensioni. Tale evoluzione oggi sembra volersi estendere anche al settore ferroviario, nel quale esistono progetti, che si dice realizzabili in poco più di un decennio, che intendono creare una vasta rete di supertreni con l'intento di congiungere in tempi sbalorditivi tutte le capitali euro-asiatiche. Allo scopo si prevede la costruzione di linee ferroviarie che dalla Cina arriveranno da una parte fino a Bratislava e dall'altra, attraversando la Manciuria e la Russia siberiana, fino alla Germania, linee percorse da treni ad altissima velocità che puntano in particolare al trasporto merci.*

Ma trasporto merci anche in senso indiretto. Poiché: *Parlando ancora di alta tecnologia, dobbiamo tener presente che sia l'India sia la Cina stanno allo scopo acquistato aziende europee e americane. L'ultima grande operazione è stata la vendita della Volvo alla cinese Geely molto interessata all'acquisizione di tutte le tecnologie in materia di sicurezza e motoristica, come per altro era già avvenuto per le berline Saab, ancora una volta acquistate da un gruppo cinese Baic (naturalmente dietro a tutto questo c'è il governo cinese). In questo quadro è chiaro che il trasporto assumerà sempre più una funzione strategica e il relativo costo avrà un impatto o un altro, secondo la velocità con la quale si riceve e si consegnano le merci di qualunque natura e tipo. Impatto tanto più stringente per ciò che attiene il rifornimento di materie prime per l'industria o i prodotti di consumo per il commercio. Ecco che diventa insostituibile e punto di forza l'organizzazione della logistica come certezza dell'approvvigionamento in tempi stretti e sicuri, e quindi inevitabilmente riduzione dei capitali da investire in relazione alla necessità di disporre - a seconda dell'andamento della produzione - di materie prime così come di prodotti finiti nell'ambito della distribuzione e della entità del commercio.*

Nelle foto di queste pagine:
Il porto (e la città) di Bari in una incisione di Giambattista Albrizzi del 1761 e in una recente foto aerea





QUELLA SPONDA DEL MAR MEDITERRANEO

Riguardo il trasporto merci in funzione strategica è però d'obbligo una ulteriore considerazione: *Un altro punto importante riguarda il rafforzamento dell'orientamento produttivo basato sulla delocalizzazione degli stabilimenti industriali. Basti pensare agli insediamenti realizzati nella sponda sud del Mediterraneo dove si registrano notevoli investimenti, favoriti certamente da misure che tagliano drasticamente le tasse e che quasi azzerano i dazi, ma anche perché trovano occupazione operai di ottima professionalità, rigorosi nei controlli che non lasciano nulla al caso, ma che però percepiscono stipendi irrisori se comparati agli standard europei.* Giunto a quel punto, forse per chiarire idee preconcette, Guidi colloca un inciso: *Al riguardo lasciatemi dire che è comunque opportuno superare la stucchevole supponenza che come occidentali nutriamo nei confronti degli arabo-berberi, dei mussulmani in genere, perché non va dimenticato che con la loro cultura e civiltà hanno portato nell'Occidente cristiano nuove e straordinarie conoscenze sul piano tecnologico-scientifico, quali la matematica, l'algebra, la trigonometria, il sistema decimale, il concetto di zero. Un'altra innovazione è l'introduzione della bussola, ma hanno anche sviluppato enormemente la medicina, la chimica, l'astronomia per non parlare in campo filosofico del loro straordinario apporto per il riconoscimento di non pochi testi prodotti in età ellenistica, che altrimenti si sarebbero persi per sempre. Quindi non è che possiamo pensare che appena fuori dai nostri confini ci sia gente con l'anello al naso solo perché ha un'altra fede religiosa, un altro modo di vestire, di vivere o di consumare.* Ma, tornando al tema: *Il problema rimane quello del "rafforzamento" della delocalizzazione anche dei porti, che obiettivamente pone difficoltà al nostro sviluppo con indubbie conseguenze sul piano occupazionale. Basti pensare, sempre accennando al Nord-Africa, all'azione della Renault che ha deciso di realizzare in quest'area, la sua nuova base di costruzione e assemblaggio dei materiali, oppure a tutte quelle ditte, sempre qui collocate, che forniscono prodotti per l'abbigliamento a favore di grandi marchi italiani, ed inoltre con specifico riferimento al nostro comparto alla creazione della zona franca di Tangeri, quei 2 milioni e mezzo di metri quadrati di aree industriali e logistiche alle spalle del porto, che, poi è chiaro, troveranno uno sbocco a mare.* Allora la domanda che ci si deve porre è: *"In che modo intendiamo rapportarci con queste emergenti realtà"?* E a tale quesito poi cerca di rispondere: *È chiaro che occorrono risposte da condividere con i nostri partner europei, per realizzare, il più rapidamente possibile, le dotazioni infrastrutturali funzionali all'operatività delle reti di trasporto e all'efficienza delle catene logistiche.* Ovvero*: l'esigenza di superare la congestione/paralisi dei traffici attraverso lo sviluppo*



Nelle foto di queste pagine:
Particolare del tavolo della dirigenza ANGOPI all'assemblea.
Il presidente Guidi consegna medaglie di benemerenza dell'Associazione a ormeggiatori giunti al pensionamento



DI GIORGIO LEONARDO

Taranto, il porto

Taranto sugli scudi all'assemblea Angopi. Due ormeggiatori del porto pugliese, entrambi con 33 anni di professione, il 31.12.2009 sono 'sbarcati' in quiescenza. Ad essi il presidente Guidi ha consegnato la rituale medaglia assegnata dall'Associazione ai propri iscritti neo-pensionati. Gi ormeggiatori sono: Leonardo Di Giorgio (foto a sin.), 40 anni di contribuzione INPS, iscritto a Registo nel 1977. Membro del Consiglio di Amministrazione del Gruppo, per un decennio Di Giorgio ha

questi lavori assembleari, sarà utilizzata per attivare tutte le procedure e riflessioni necessarie al rinnovo tariffario. *Dal nostro limitato osservatorio – limitato perché siamo un piccolo segmento e in più non sempre abbiamo puntuali dati di ritorno – possiamo evidenziare che il 2009 si è chiuso con una flessione dei traffici rispetto al 2008 del -5.94%, e che le prime stime del 2010 tendenzialmente registrano lo stesso trend del 1° trimestre 2009 (ovviamente l'analisi del vero andamento del 2010 possiamo averla solo a conclusione della stagione estiva).* Comunque, ciò induce a riflettere su quanto occorra fare per dare una risposta positiva alle attese dell'economia marittimo-portuale che mai come in questi ultimi anni ha registrato difficoltà di tale portata. *È noto che l'andamento dei traffici marittimi, che da sempre rappresenta la spia dello stato di salute dell'economica internazionale, ha subito almeno negli ultimi 18 mesi una fortissima contrazione, e che nonostante i lievi segnali di ripresa di inizio 2010, le previsioni non sono affatto ottimistiche. Lo scenario economico internazionale, ancora molto incerto, nonostante alcuni timidi segnali di ripresa, è soggetto all'andamento dei consumi che stentano a decollare e sarà molto difficile nel breve medio periodo recuperare i livelli occupazionali preesistenti.*

PECULIARITÀ DEL SISTEMA D'ORMEGGIO E BATTELLAGGIO

'… per dare una risposta positiva alle attese dell'economia marittimo-portuale'. Queste ultime parole conducono la relazione del presidente Guidi verso lidi più rasserenanti, sino a sfiorare un senso di vanto professionale e sociale. Se nel quadro sinora delineato emergono parecchie ombre, lo conforta ciò che la categoria ha sempre fatto e che tutt'oggi rappresenta: *Penso alla peculiarità del nostro "sistema" – l'ormeggio e il battellaggio – un modello dove si concentrano "saperi, cultura del servizio, conoscenze tacite, know-how, interazione sociale, scambi di informazione, percorsi nuovi e inediti". Produciamo esternalità positive, esterne al Gruppo ma interne al Porto e alle zone di mare circostanti, a favore degli interessi generali. Questa per noi è una gran forza a cui aggiungerei quel fondamentale e sempre vivo impulso umano, che è il desiderio di svolgere bene il proprio lavoro.* E questa non è una cosa di poco conto, poiché comporta rilevanti effetti psicologici. Quindi spiega: *In molti casi coloro che hanno un posto di lavoro "fisso e sicuro" sono spesso messi di fronte ad una perdita di significato, che conduce al disimpegno, al disinvestimento personale, all'alienazione, mentre per noi è diverso perché siamo soprattutto e in larga parte intrisi dal nostro impegno personale che mettiamo nelle cose che si fanno, ed è indubbio che il modello ed il ruolo ci spingono in questa direzione.*
Detto questo, richiama particolare attenzione sull'importanza del percorso formativo, con particolare riguardo al piano di aggiornamento professionale organizzato da Angopi e Thesi. *Ciò che voglio dire e sul quale intendo essere estremamente*



Nelle foto di queste pagine e in quelle seguenti sino a pag. 21 inclusa:
Ormeggiatori e mezzi nautici del Gruppo ormeggiatori del porto di Bari (dotato anche di vari mezzi terrestri) impegnati in operazioni marittime - portuali; qui a lato alcune delle imbarcazioni del Gruppo ormeggiate presso la sede.

questi lavori assembleari, sarà utilizzata per attivare tutte le procedure e riflessioni necessarie al rinnovo tariffario. *Dal nostro limitato osservatorio – limitato perché siamo un piccolo segmento e in più non sempre abbiamo puntuali dati di ritorno – possiamo evidenziare che il 2009 si è chiuso con una flessione dei traffici rispetto al 2008 del -5.94%, e che le prime stime del 2010 tendenzialmente registrano lo stesso trend del 1° trimestre 2009 (ovviamente l'analisi del vero andamento del 2010 possiamo averla solo a conclusione della stagione estiva).* Comunque, ciò induce a riflettere su quanto occorra fare per dare una risposta positiva alle attese dell'economia marittimo-portuale che mai come in questi ultimi anni ha registrato difficoltà di tale portata. *È noto che l'andamento dei traffici marittimi, che da sempre rappresenta la spia dello stato di salute dell'economica internazionale, ha subito almeno negli ultimi 18 mesi una fortissima contrazione, e che nonostante i lievi segnali di ripresa di inizio 2010, le previsioni non sono affatto ottimistiche. Lo scenario economico internazionale, ancora molto incerto, nonostante alcuni timidi segnali di ripresa, è soggetto all'andamento dei consumi che stentano a decollare e sarà molto difficile nel breve medio periodo recuperare i livelli occupazionali preesistenti.*

PECULIARITÀ DEL SISTEMA D'ORMEGGIO E BATTELLAGGIO

'… per dare una risposta positiva alle attese dell'economia marittimo-portuale'. Queste ultime parole conducono la relazione del presidente Guidi verso lidi più rasserenanti, sino a sfiorare un senso di vanto professionale e sociale. Se nel quadro sinora delineato emergono parecchie ombre, lo conforta ciò che la categoria ha sempre fatto e che tutt'oggi rappresenta: *Penso alla peculiarità del nostro "sistema" – l'ormeggio e il battellaggio – un modello dove si concentrano "saperi, cultura del servizio, conoscenze tacite, know-how, interazione sociale, scambi di informazione, percorsi nuovi e inediti". Produciamo esternalità positive, esterne al Gruppo ma interne al Porto e alle zone di mare circostanti, a favore degli interessi generali. Questa per noi è una gran forza a cui aggiungerei quel fondamentale e sempre vivo impulso umano, che è il desiderio di svolgere bene il proprio lavoro.* E questa non è una cosa di poco conto, poiché comporta rilevanti effetti psicologici. Quindi spiega: *In molti casi coloro che hanno un posto di lavoro "fisso e sicuro" sono spesso messi di fronte ad una perdita di significato, che conduce al disimpegno, al disinvestimento personale, all'alienazione, mentre per noi è diverso perché siamo soprattutto e in larga parte intrisi dal nostro impegno personale che mettiamo nelle cose che si fanno, ed è indubbio che il modello ed il ruolo ci spingono in questa direzione.*



Detto questo, richiama particolare attenzione sull'importanza del percorso formativo, con particolare riguardo al piano di aggiornamento professionale organizzato da Angopi e Thesi. *Ciò che voglio dire e sul quale intendo essere estremamente chiaro, non è che lo sviluppo della nostra qualificazione sia di per sé la panacea, non lo è né sul piano personale nè collettivo. Ora, prendendo spunto da ciò che sostiene Alan Blinder – uno tra gli economisti più influenti del mondo – in futuro la vera spaccatura nel mondo del lavoro non sarà tra chi ha studiato di più e chi ha studiato di meno, ma tra i lavori che possono essere fatti a distanza – per telefono, via internet – e quelli per cui è necessaria la presenza fisica.* E per rendere ancora più 'visiva' l'asserzione soggiunge: Non si maneggiano i cavi di una nave attraverso il computer. *Aiutato da questa "autorevole premessa" e poiché l'abilità è una capacità che si fonda sulla pratica fisica, riflettendo sulla nostra professione dico che in essa, e sappiamo che in essa, sono ricomprese pratiche manuali, un sapere tacito accumulato, e appunto perché tacito non è facile tradurlo in parole o in "lezioni didattiche". Conosciamo come si fa il lavoro, ma non sappiamo esprimere in parole ciò facciamo, e questo non perché siamo degli stupidi ma perché il nostro lavoro abbraccia una sfera di abilità e di conoscenze che trascendono le capacità verbali.*



È un punto, questo, di essenziale valore nella strategia professionale di ormeggiatori e barcaioli, capace d'influenzarne il prosieguo operativo e occupazionale. Per cui la relazione la rimarca e Guidi insiste. *Mi spiego ancora meglio. Capire come si esegue un nodo attraverso la descrizione riportata da un manuale, magari anche con il supporto di svariati disegni, per non parlare poi dello svolgimento di una manovra, è un'impresa che mette a dura prova le capacità pratiche anche di gente esperta come noi. Per imparare queste cose occorre vederle direttamente, nella pratica! Quindi, in realtà il nostro mestiere è in gran parte un apprendimento assorbito a livello di sapere tacito, non detto e non codificato in parole, che ha luogo sulle banchine e a bordo, fatto di quei mille piccoli gesti quotidiani che si sommano fino a formare una pratica, concetto che appunto per noi non ha bisogno di spiegazioni. Sono anche queste alcune motivazioni per le quali il nostro specifico corso potrebbe incontrare ostacoli obiettivi. Ma, d'altra parte dobbiamo chiederci, questa nostra maestria, sapere il mestiere, è sufficiente a proteggerci?*

E ancora. *Nell'odierno mercato globale, fatto solo per correre, dove impera la sindrome del produrre di più, più in fretta e a minori costi, inseguendo crescite sempre più veloci, lavoratori qualificati "intermedi", come possiamo essere inquadrati noi, sono al sicuro o rischiano di dover cedere il posto a un loro pari filippino, o rumeno, in possesso delle utili competenze ma che lavora per una paga inferiore? E inoltre. Siamo convinti perché abbiamo alle spalle una lunga tradizione, una lunga storia, che le abilità tecniche trasmesse da una generazione all'altra siano state fissate una volta per tutte? O invece è il contrario, e per ottimizzare la qualità del servizio la nostra aspirazione deve spingerci a migliorare sempre, a non accontentarsi di risultati "passabili"?*

Nelle foto di queste pagine e in quelle seguenti sino a pag. 21 inclusa: **Ormeggiatori e mezzi nautici del Gruppo ormeggiatori del porto di Bari (dotato anche di vari mezzi terrestri) impegnati in operazioni marittime - portuali; qui a lato alcune delle imbarcazioni del Gruppo ormeggiate presso la sede.**

TRAINING ANGOPI-THESI COME PERCORSO DI CRESCITA



Guidi ama intercalare citazioni, non casuali, ma quando le ritiene utili a rinvigorire propri concetti. E anche qui vi si affida. *Eraclito asseriva che "nessun uomo può entrare due volte nello stesso fiume", perché non sarà lo stesso fiume e l'uomo stesso sarà cambiato.* Il che, tradotto e fuor di metafora significa che: *Il sistema del trasporto marittimo/portuale e la logistica, stanno assumendo un'importanza notevole che può dare lavoro e buona occupazione anche di alta qualificazione agli operatori del settore. Se questo è vero, cercare di costruire sulle competenze esistenti, ampliandole o usandole come base per l'acquisizione di ulteriori competenze, innovando anziché a imitando, credo sia un valore che rafforza la nostra esistenza, consolida le nostre tradizioni e aiuta il nostro cammino anche nel tempo. Il training Angopi/Thesi, come percorso di crescita, favorisce peraltro un maggior legame al Gruppo e al servizio, e ricordo a tutti che il valore dell'appartenenza è importante, fondamentale per organismi come i nostri.*



Dunque un percorso di crescita improntato sulla necessità e validità di ulteriori competenze innovatrici (fattore che, assieme alle iniziative riguardanti le trasferte conoscitive 'sul posto di lavoro' in Olanda, hanno suscitato ammirazione e invidia professionale di categoria ad un vecchio capo pilota, l'ultranovantenne comandante Giuseppe Longo, già al vertice della Corporazione di Genova). *Come ho cercato di spiegare poc'anzi l'esperienza e l'abilità pratica che esprimiamo durante il servizio contribuiscono a metterci in condizione di vedere ciò che altri non vedono, sapere ciò che altri non sanno, manifestando, durante la fase della manovra, autorevolezza e competenza pur nel nostro "silenzio" e per meglio dire nella nostra gestualità. Sono anche queste le ragioni di fondo che ci hanno permesso di "istituzionalizzare" e considerare il nostro modello all'interno del contratto nazionale di categoria. E dobbiamo dar atto - e non mi stancherò mai di ripeterlo - alle Organizzazioni sindacali, di avere raccolto e capito le peculiarità della categoria e del servizio. Infatti, il valore del Contratto collettivo nazionale di lavoro, che è arrivato alla sua prima scadenza senza particolari contraccolpi, anzi…, e senza dimenticare il perché l'abbiamo stipulato, si realizza nel valido tentativo di fornire una risposta per conciliare la tutela dei lavoratori con le caratteristiche e le tipiche esigenze di un'attività basata sull'impossibilità di poter distribuire in un tempo programmato e definito,*



la quantità e qualità delle prestazioni da svolgere. E tutto questo è stato realizzato mantenendo in essere tutti gli istituti contrattuali tradizionali, compreso l'orario di lavoro. Abbiamo quindi dovuto basare questa nostra esigenza non sul tempo, ma sulle modalità e sulle richieste tipiche delle prestazioni da erogare e del relativo e conseguente compenso.

ED ECCO LA CHIAVE DEL SUCCESSO CONTRATTUALE

Cesare Guidi ne è certo: *La chiave del successo contrattuale è "semplicemente" questa! Va anche detto che in questo percorso ci dà più forza il nostro status organizzativo che pur essendo ancora legato alla complicata nozione di "Gruppo", figlia di una legislazione corporativa scomparsa ormai da più di sessant'anni, registra come dato positivo il felice connubio realizzatosi con le recenti trasformazioni. Trasformzioni che hanno innescato una fondamentale innovazione ed evoluzione con la nostra "regolarizzazione" in imprese autogestite, avvalendoci peraltro del formidabile strumento della cooperazione sia per quanto concerne il regime applicabile ai lavoratori, sia per quello degli investimenti, con benefici enormi anche in termini di trasparenza e di controllo dei costi, elementi essenziali nei procedimenti di determinazione delle tariffe.*

Infine, l'annuncio di una iniziativa. *Una richiesta di effettiva novità sulla quale intendo brevemente soffermarmi, senza divagare nel merito delle varie proposte che affronteremo con le Organizzazioni sindacali è incentrata sulla considerazione del periodo occorrente – nelle stime della nostra "Commissione lavoro" – perché, abilitazioni così complesse per l'erogazione del nostro servizio, diventino una "buona pratica" un sapere incarnato, profondamente radicato ed interiorizzato. E mi spiego. Le abilità tecniche, soprattutto se altamente specializzate, non sono riducibili a un elenco dettagliato di procedure, ma rappresentano tutta una competenza formata e realizzata sul campo. Platone asseriva che una formula matematica è un'idea indipendente dall'inchiostro usato per scriverla. [e così è l'abilità pratica che è tale indipendentemente dalle parole che usi per spiegarla]. Nella nostra attività quindi il fatto di progredire, di migliorare, non può in nessun modo essere legato a passaggi automatici e/o procedure codificate, ma alla volontà di fare ricorso con intelligenza alle proprie competenze, alla perizia, all'esperienza, che non sono mai lineari e che vanno riconosciute in base alla capacità pratica, che abbiamo detto è ottenuta con l'esercizio e con l'impegno.*

LA CRISI: DIABOLICO MIX D'INFINTA INCOSCIENZA

Dopo aver sintetizzato quanto esporrà nel discorso introduttivo al convegno dell'indomani al Salone degli Affreschi dell'Università di Bari, la relazione del presidente Guidi si avvia alle conclusioni. Non prima, però, di esortare gli ascoltatori *a prendere atto che la crisi è ancora tutta davanti a noi e addirittura minaccia al cuore l'Europa e la stessa la moneta comune. Non facciamoci allora fuorviare dai timidi segnali di ripresa registrati nel settore, perché resta ancora molto incerto lo scenario economico internazionale; infatti, i consumi stentano ancora a decollare e di conseguenza la ripresa economica. In particolare ciò che più ci deve maggiormente far*

riflettere e preoccupare è il fatto che sarà molto difficile, almeno nel breve-medio periodo, recuperare appieno il livelli preesistenti alla crisi stessa. Crisi che come l'ha definita l'economista premio nobel Paul Samuelson, scomparso di recente, "è figlia di un insieme diabolico di avidità, indebitamento, speculazione e soprattutto un'infinita incoscienza". Mentre a maggior ragione l'Italia deve riflettere e preoccuparsi. Infatti: *È noto perché lo affermano Banca d'Italia ed l'Ocse, che la nostra è una delle società tra le più diseguali dell'Occidente, siamo uno dei Paesi nei quali la forbice tra chi ha tanto e chi ha poco o niente si è fatta ancora più larga. A questo si aggiunga che il lavoro dipendente vanta una pressione fiscale tra i livelli più elevati dell'area Ocse. Infatti, il peso di tasse e contributi sui salari, il cosiddetto cuneo fiscale che calcola la differenza tra quanto pagato dal datore di lavoro e il netto percepito dal lavoratore, si attesta al 46,5%. Tutti sappiamo che anche qui da noi si sta creando una fascia sempre più estesa di emarginati, compreso il Nord Italia, e ciò mentre assistiamo ad una ulteriore riduzione del livello di qualità della vita di tutte le Regioni del sud incluse le Isole.*

Poi, rifacendosi alle cronache immediatamente a ridosso dell'assemblea del 3 giugno: *Inoltre occorre prendere atto che il Governo, modificando la linea di condotta fin qui tenuta, confermando la realtà dei fatti, ha varato una serie di iniziative che lo stesso sottosegretario Gianni Letta ha definito come "sacrifici molto pesanti e molto duri che siamo costretti a prendere per salvare il nostro Paese dal rischio Grecia",* ovvero dal 'crac' di quello Stato, evitato dall'intervento dell'Unione europea e da una serie di duri provvedimenti interni. *Una manovra realizzata attraverso tagli di spesa da effettuare sulle buste paga dei ministri, sotto-segretari, grandi manager, riduzioni al finanziamento pubblico dei partiti, tutte questioni che non creano grossi disagi nell'opinione pubblica perché sono effettivamente diventati insopportabili i costi e i privilegi della politica, ma assieme a questo vanno considerati i prelievi "una tantum" al pubblico impiego, la riduzione delle finestre di uscita di pensionati per vecchiaia e per anzianità, il congelamento di contratti collettivi in scadenza, la diminuzione dei trasferimenti delle risorse dal centro agli enti locali, il congelamento di grandi opere e in questo contesto non so cosa ci sarà per i porti. Il mio auspicio è che le decisioni prese dall'esecutivo siano il frutto del più largo consenso possibile e finalizzate anche per sostenere l'occupazione e gli investimenti produttivi necessari e indispensabili alla crescita di questo nostro Paese. Crescita dalla quale non si può prescindere per accompagnare un processo di sviluppo e coesione sociale.*



Processo di sviluppo e coesione sociale che conduce Guidi verso un'ultima riflessione, espressa ad alta voce con due esempi. Primo esempio: *Le autorità portuali del Nord Adriatico - l'asse che corre fra i porti di Trieste, Venezia e Ravenna - hanno costituito il North Adriatic Port Association "Napa", consegnando negli uffici di Bruxelles un dossier sui loro progetti di sviluppo: 3.4 miliardi di euro di investimenti, accreditandosi presso l'Unione Europea come la via d'accesso più breve per le merci che arrivano dal Far East e sono dirette verso l'Europa centrale e centro-orientale.* Secondo esempio: *Nel tentativo di interpretare come è cambiato questo mondo, Confcommercio, a cui siamo associati, Confesercenti, Confartigianato, Cna, Casa degli artigiani, hanno creato "Rete Imprese Italia", costruendo una piattaforma dalla quale lanciare la loro avventura che segna nel panorama italiano una data storica. Infatti, queste associazioni di piccole imprese del commercio e dell'artigianato, hanno deciso di allearsi, senza escludere nel tempo di fondersi in un'unica organizzazione. Trasferendo alla nostra categoria queste iniziative, non è che mi sovvenga l'idea che si debbano fare delle fusioni a freddo, ma insisto sull'opportunità di creare tali sinergie - e la crisi forse ci aiuta in questo - perché se aspettiamo può diventare troppo tardi, senza perdere di vista la possibilità di optare per passaggi intermedi – vedi l'Associazione Temporanea Imprese. ATI come proposta ed iniziativa non astratta, ma assolutamente attuale, rivolta ai problemi veri, intesa come tattica della categoria e di quei Gruppi, che hanno fatto proprie, secondo la mia opinione, le strategie di Helmut von Moltke, considerato uno dei più geniali strateghi militari dell'Ottocento: quella di "marciare divisi per colpire uniti".*

RISORSE FONDAMENTALI DAL RESPIRO INNOVATORE

Un pugno di righe separa il click del microfono. Ma Guidi, probabilmente, avrebbe ancora molto da esporre, analogamente e metaforicamente col fiato del fondista che man mano, inanellando giri su giri di pista, impara a gestire: *Noi ogni giorno in Angopi cerchiamo di fare del nostro meglio; capita di sbagliare, di non essere all'altezza delle attese e ce ne scusiamo. Siamo un piccolo apparato e gli impegni sono tanti, ma anche in tempi come questi di acuta crisi, non c'è sfiorata neppure per un attimo l'idea di tirare i remi in barca, anzi siamo stati da sprone per la categoria, per molti associati per i quali continuiamo a rappresentare una risorsa fondamentale, un valore aggiunto. Vi invito tutti quanti, nessuno escluso, a riflettere con profonda attenzione su quello che ho inteso trasmettervi, ma soprattutto cercate di instillare cultura e comportamenti che ci permettano di essere ancor più stimati e considerati, in una comparto come il nostro nel quale le conoscenze e le funzioni hanno la tendenza a diventare obsolete assai rapidamente, e fare della nostra categoria sempre più il simbolo dell'innovazione e del cambiamento. Questi sono gli impegni a cui dovremo rispondere possibilmente afferrando tutte le occasioni propizie per svolgere una funzione da protagonisti contribuendo al miglioramento dei processi operativi, sia pure in un ambito relativo ma comunque significativo qual è il nostro.*

