

Obiettivo sicurezza

AMM. (CP) LUCIANO DASSATTI

L'AMMIRAGLIO DASSATTI ILLUSTRA LE PRIORITÀ DELLE CAPITANERIE



Il nerbo nel dualismo

Dualismo o sinergia? Meglio dualismo per indicare azioni concertate tra Autorità marittima e Autorità portuale. Di questa sua preferenza lessicale il comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera, ammiraglio ispettore capo (CP) Luciano Dassatti, ne ha accennato anche a Parigi, all'assemblea degli ormeggiatori europei, intervenendo sul ruolo e sulle attività dell'Istituto a lui affidato. Una differenza quasi impercettibile tra i due termini, ma di forte sostanza nel giustapporsi degli equilibri negli ambiti portuali. Infatti, "Dualismo risponde in modo più adeguato agli instaurati rapporti tra le due Autorità. Mentre sinergia lascia supporre che alla fine ci sia sempre qualcuno a dovere rinunciare a qualcosa di ciò che gli è proprio a vantaggio di chi ostenta più forza politica, carismatica e personale", osserva l'ammiraglio. Dunque dualismo, ma non di contrasto bensì quale sintesi di responsabilità, che si esprime in maniera compiuta ed efficace soprattutto se volta alla sicurezza. E che nei suoi profili generali risponde all'interesse generale dei porti, coerente al principio espresso all'atto di assunzione del comando. Ossia alla "interazione con le autorità portuali e con l'utenza di settore, tesa ad

Messina punto focale della Guardia costiera



Giornata di rilievo per il Corpo delle Capitanerie di porto il 4 maggio 2005. Sulla banchina San Salvatore della base navale di Messina si è svolta l'inaugurazione della sede del Reparto Supporto navale e della 6° Squadriglia della Guardia costiera. Composta da sei pattugliatori d'altura delle classi 'Saettia' e 'Diciotti'- unità multiruolo di oltre 50 metri, con 30 uomini di equipaggio, destinate alle operazioni di pattugliamento costiero, antinquinamento, assistenza al naviglio in difficoltà, ricerca e recupero naufraghi - la Squadriglia si è costituita grazie alle risorse economiche assegnate in attuazione della legge n.413 del 1998, per il rifinanziamento degli interventi per l'industria cantieristica ed armatoriale.
La rilevanza dell'evento è stata sottolineata dalla presenza del Ministro della Difesa, Antonio Martino, dal Viceministro delle Infrastrutture e trasporti Mario Tassone, oltre ad alti esponenti della Marina e autorità civili.

assicurare il rapido e ordinato sviluppo delle attività portuali, favorendo concrete collaborazioni…”.
Il nerbo con cui il comandante Dassatti ha impostato il proprio mandato fa riferimento all’incisiva azione di consolidamento del ruolo e delle attività del Corpo, assunte sin dai lontani tempi della sua costituzione (il 20 luglio ha festeggiato in gran forma il suo 140° genetliaco). Da allora molta strada è stata percorsa, sotto il profilo formativo dei suoi uomini e nella sua veste tecnologica. E non a caso, l’attuale assetto risponde sia all’adeguata formazione specialistica del personale sia allo sviluppo tecnologico che ha consentito tanto l’utilizzo di mezzi navali e aerei sempre più efficienti e in grado di operare in ogni tempo quanto l’impiego di avanzati sistemi satellitari, quali della nuova Centrale operativa, che permettono comunicazioni immediate ed efficaci monitoraggi del mare. Vero gioiello per la sua resa a livello internazionale, installata (foto a lato) nel ministero delle Infrastrutture, collegata h24 con le 13 direzioni marittime, ovvero con le 50 Capitanerie del territorio nazionale, la Centrale è figlia della convenzione di Amburgo ‘79, che affida al Comando generale delle Capitanerie di porto il compito nazionale di coordinare soccorsi marittimi e i contatti con gli altri Stati. In altri termini, alla Centrale fa capo quanto attinente al coordinamento nazionale e internazionale di operazioni aeronavali nei settori della ricerca e soccorso, polizia marittima, prevenzione e lotta agli inquinamenti marittimi oltre alla vigilanza su tutte le attività svolte in mare.



Il riferimento alla nuova Centrale è una probante indicazione delle inedite dimensioni assunte dall’organismo. I cui compiti hanno tracimato i già numerosi e complessi canali d’intervento tradizionali per estendersi in settori di nuovo, assoluto rilievo sociale. Nel cui ambito esigenze di prevenzione o azioni d’intervento bene si attagliano alle caratteristiche organizzative dell’Istituto, alla capacità professionale dei suoi uomini, alla valenza della sua tecnologia e - soprattutto sul ronte della security - al piglio deciso per contrastarne possibili infiltrazioni venefiche nell’area divenuta a rischio della portualità. La concentrazione qui richiamata è fattore prioritario tra le altre svariate priorità in capo alla Capitaneria-Guardia costiera. Concentrazione da tenere sempre al più alto livello perché, nella sicurezza globale, intesa come tutela contro atti terroristici, i porti e le navi che vi sostano rappresentano obiettivi extra-sensibili. Con ciò implicando una sorta d’ininterrotto monitoraggio dei punti critici, sul cui controllo il comandante Dassatti fa anche gran conto della sensibilità degli addetti ai servizi tecnico nautici, inclusi ormeggiatori e barcaioli. Fidando in quegli “occhi allenati, che sanno guardare e captare i particolari degli elementi che si muovono attorno, identificando i corpi estranei nelle ombre del porto”.
“Il nostro mestiere è quello di cercare di rendere il mare più sicuro”, ha più volte affermato e ribadisce l’Ammiraglio, intenzionato a rendere certo ogni navigante “che a terra c’è un gruppo di persone di grande professionalità, pronto a soccorrerlo in caso di bisogno”. Ed è sulla “forza straordinaria di tanti giovani fusa all’esperienza e alla saggezza dei più anziani” che imposta il gioco di squadra del dispositivo operativo del Corpo, sicuro di ottenerne i i favorevoli riscontri.



Il comandante generale del Corpo delle capitanerie di porto, ammiraglio ispettore capo (CP) Luciano Dassatti, ha evidenziato come “per noi questa sia una giornata tra le più significative che testimonia la crescita strutturale e strategica del Corpo nonché l’apprezzamento per chi, lavorando con grande impegno, offre al Paese un servizio essenziale e di vera eccellenza. Messina, oltre alla presenza della Capitaneria di porto e del nuovo Reparto supporto navale della 6ª Squadriglia della Guardia costiera sarà sede del 3° Nucleo subacqueo e costituirà anche un importante centro di formazione nel controllo del traffico mercantile (VTS) e dell’addestramento del personale del Corpo al comando di unità navali. Inoltre, nell’ottica di una formazione specialistica saranno privilegiati i rapporti di collaborazione con la locale Università e altri istituti scientifici dell’area che costituiscono un importante polo di studio della biologia marina e dell’oceanografia in Sicilia”.
Significativa l’attenzione del governo verso il Corpo. L’on.Tassone ha ricordato il ruolo da esso svolto nella tutela dell’ambiente marino, nella vigilanza ai traffici marittimi - incrementati dall’attuazione delle cosiddette autostrade del mare - e nella presenza nel canale di Sicilia per “un’azione forte e dirompente nel contrasto alla criminalità e nella difesa dell’ambiente”. Dal canto suo l’on. Martino ha rilevato il continuo accrescersi dei compiti del Corpo, in attività come il controllo dell’inquinamento, la protezione civile, la vigilanza sulla navigazione da diporto. Tutto ciò rimarcato dal suo “sentito plauso agli uomini e alle donne del Corpo per la provata capacità di affrontare efficacemente le loro molteplici incombenze con professionalità, coraggio e dedizione”.
Nelle foto: una fase della cerimonia; l’alzabandiera col ministro Martino e l’amm. Dassatti

Pollice verso alle carrette del mare



GENOVA AL VERTICE EUROPEO NELLA LOTTA CONTRO LE NAVI SUBSTANDARD

Dopo alcuni giorni trascorsi in porto per le necessarie riparazioni, sul finire di ottobre 2005 sono ripartite da Genova la nave cisterna 'Jac', bandiera panamense, 2100 tsl e la motonave 'La Guepe', bandiera St. Vincent & Grenadine, 1400 tsl, entrambe fermate dagli uomini del Nucleo ispettivo della Sezione sicurezza navigazione della Capitaneria di porto - Guardia costiera. Le unità sono state detenute per gravi deficienze concernenti dispositivi di lotta antincendio, mezzi di salvataggio, preparazione dell'equipaggio a fronte d'emergenze e manutenzione generale non in linea con gli standard internazionali. In particolare La Guepe, già oggetto di analogo provvedimento a Genova nei primi mesi dell' anno, sarà soggetta a un regime d'ispezione più severo che prevede una visita obbligatoria da effettuarsi ogni mese in occasione di scali in porti europei.
I controlli della Guardia Costiera sono condotti sulla scorta di accordi comunitari i quali prevedono che ogni paese membro visiti complessivamente almeno il 25% delle navi che scalano i propri porti. Tale attività, denominata Port State Control, è lo strumento operativo di cui si avvale l'Unione europea per imporre e far rispettare le regole in materia di sicurezza della navigazione nella lotta alle navi substandard, meglio conosciute come 'carrette del mare'.
In tale campo l'Italia per il sesto anno consecutivo, grazie all'operato delle Capitanerie di porto - Guardia costiera, si conferma al primo posto in Europa sia per numero di navi ispezionate, 2385, sia per numero di navi fermate, 368, ossia trattenute nei porti sino all' eliminazione delle deficienze riscontrate. Inoltre la bandiera italiana nel 2005 consolida la sua posizione nella *white list* ossia la lista di eccellenza degli stati con le navi più sicure.
Da rilevare che nel 2004 la Guardia costiera di Genova ha fermato 53 delle 151 navi ispezionate distinguendosi per la meticolosità delle visite condotte a fronte delle oltre 1700 irregolarità riscontrate. Inoltre i dati dell'ultimo triennio, durante il quale sono state detenute 127 delle 444 navi ispezionate, pongono Genova quale primo porto italiano ed europeo nella lotta alle "carrette del mare".
Il contrammiraglio Marco Brusco, comandante del porto di Genova e Direttore marittimo della Liguria, sottolinea: *"Anche nel corso di quest'anno l'attività è proseguita con incessante impegno ed ha portato al fermo di 30 delle 116 navi ispezionate e alla contestazione di oltre 1400 deficienze. Inoltre sono state due le navi bandite dalle acque comunitarie e tre le unità che, dopo un prolungato periodo di fermo nel porto di Genova, sono state autorizzate a salpare per dirigere in un cantiere di riparazione prima di poter riprendere i loro traffici commerciali. Posso quindi affermare che i risultati confermano l'attenta selezione delle navi da sottoporre prioritariamente ad ispezione, tesa a concentrare e ottimizzare gli sforzi per individuare e colpire le unità che rappresentano una seria minaccia per la sicurezza dei nostri mari".*

Ma in su per le carette



Lotta alle'carrette del mare', tutt'altra cosa rispetto alle simpatiche tartarughe marine, ovvero alle *carette* con una sola erre, che talvolta incorrono in situazioni risolvibili solo dall'intervento dell'uomo. Come da foto, con due *Caretta caretta*, di 7 Kg ciascuna, sono state tempo fa rilasciate da una motovedetta della Capitaneria di Porto di Genova. Lo svolgimento dell'operazione, coordinata dal Centro Controllo Area Pesca della Capitaneria, è avvenuta a circa 5 miglia nautiche al largo di Punta Chiappa e dell'area marina protetta di Portofino, in collaborazione con il personale dell'Acquario di Genova, presente a bordo, che ha avuto in cura i due esemplari e con militari del CITES della Guardia Forestale di Genova.

L'AZIONE DELLA GUARDIA COSTIERA NEL PORTO DI GIOIA TAURO



La security affila le proprie armi di prevenzione nei gangli più sensibili della portualità italiana attraverso le iniziative attuate dalle Autorità marittime, cui sono demandati i compiti di vigilanza e repressione. Un esempio giunge da Gioia Tauro, primo porto mediterraneo di transhipment per container. Nel terminal calabrese, che tra l'altro celebra il decennale del primo ormeggio di nave portacontainer, avvenuto il 13 settembre '95 con la 'Cmbt Concorde', si attuaun programma di accurate verifiche semestrali per verificare l'adeguamento e il mantenimento dei profili di sicurezza degli impianti portuali e delle navi alla normativa internazionale vigente.

La complessa operazione è condotta da ufficiali della Guardia costiera di Reggio Calabria e Gioia Tauro, con specifica competenza e abilitazione sulla sicurezza, acquisita presso il centro formativo istituito a Genova dal Comando generale delle Capitanerie di porto. Ma vi partecipano anche tutte le Amministrazioni che hanno contribuito a verificare e approvare i piani di sicurezza degli impianti portuali, nonché, invitati, i comandanti dei porti di Crotone e di Vibo Valentia.



Con tali verifiche anche autorità portuale, polizia, carabinieri, guardia di finanza, dogana, prefettura e vigili del fuoco possono quindi riscontrare attraverso propri osservatori l'attuazione del piano di sicurezza relativo al terminal, con verifiche delle procedure per le autorizzazioni all'accesso di persone e merci nonché le modalità e sistemi di sorveglianza attiva e passiva delle aree operative ove ha luogo l'interfaccia tra le navi e il terminal.

Nel corso delle verifiche si è riscontrato un buon grado d'implementazione delle misure adottate per ridurre il rischio cui sono oggi esposti i grossi porti commerciali. Costantemente assistito dalla Capitaneria che ha seguito, coordinato ed approvato le misure di maritime security il terminal Medcenter, ha così predisposto ed applicato sin dal 1° luglio 2004 l'elaborato Piano di sicurezza. Piano nel cui ambito agiscono anche i servizi tecnico nautici, quale componente essenziale della barriera portuale sul fronte marittimo, visto l'iniziale impatto di piloti, rimorchiatori e ormeggiatori con le navi in arrivo e con i loro equipaggi (ma pure



in altre occasioni: ad esempio impressioni sospette rilevate dagli ormeggiatori durante i controlli ai cavi d'ormeggio, o dai barcaioli mentre trasferiscono membri d'equipaggio e loro bagagli da bordo a terra).
È chiaro che l'attività di protezione e sterilizzazione delle aeree del porto interessate da traffici internazionali deve continuare col rafforzamento delle difese. Ciò nella più ampia prospettiva che vede artefice l'Autorità portuale per la predisposizione del piano security per le aree portuali comuni, oltreché l'avvio di bandi di gara per acquisire gli strumenti di tecnologia avanzata, idonei a dare ulteriore incremento alle condizioni di tutela dell'intero ambito portuale. E questo, a Gioia Tauro come in altre realtà portuali nazionali. affinché sia possibile contrapporre una forte risposta alle subdole minacce del terrorismo. Ma anche per dare ulteriore vigore al coinvolgimento generale che oggi vede in prima linea coinvolti, in un unico fronte, Guardia costiera, forze dell'ordine, amministrazioni statali e operatori portuali, uniti nell'intento di scoraggiare e contrastare ogni ipotesi di pericolo derivanti da attacchi ai traffici marittimi che potrebbero abbattersi nei più esposti porti del Paese.

PESCARA È DIVENTATA DIREZIONE MARITTIMA, GELA E ORTONA CAPITANERIE

Promozioni nei porti



Con Gazzetta Ufficiale del 16 aprile sono state apportate modifiche ai limiti delle Circoscrizioni territoriali delle Direzioni marittime di Ancona e di Bari, nonché modificate le Circoscrizioni territoriali dei Compartimenti e Circondari marittimi di Pescara, Ortona, Termoli, Manfredonia, Porto Empedocle, Gela e Rimini, al fine di assicurare l'ottimale ed efficace assetto funzionale dell'articolazione periferica dell' amministrazione marittima adeguandone le strutture alle effettive necessità marittime ed alle esigenze locali. In particolare, la Capitaneria di Pescara è diventata Direzione marittima; gli Uffici circondariali marittimi di Ortona e di Gela Capitanerie di porto.
La simultanea promozione del porto siciliano di Gela e di quello abruzzese di Ortona ha molti punti di contatto, uno dei quali, purtroppo, riferito alla seconda guerra mondiale: con Gela protagonista nello sbarco alleato dell' operazione Husky e con Ortona teatro di uno scontro tra canadesi e tedeschi così cruento da farla definire la 'Stalingrado italiana'.
Ma accomuna le due città anche il loro prestigioso passato. Di Gela, tra le regine della Magna Grecia, testimoniano a dovizia il ricchissimo Museo archeologico e la notorietà internazionale. Meno nota, invece, l'antica importanza marittima mantenuta da Ortona da almeno quattro millenni. Nel I secolo a.C. il geografo greco Strabone la citò quale Epineion dei frentani, città-porto e arsenale. A lungo fu poi porto base bizantino, utilizzato nei contatti con l'interno e per i rifornimenti nelle guerre contro i Longobardi; da cui l'appellativo porto dell'Abruzzo (Castrion Ortonos) del geografo Giorgio di Cipro nel 604. E ancora in fatto di coincidenze è da rilevare che a un mese di distanza della promozione a sede di Capitaneria di porto il 13 maggio la città è stata gratificata dalla prima edizione del 'Salone nautico della città di Ortona mare', rimarcato anche dalla sosta in porto della nave scuola della Marina 'Palinuro'.







Nelle foto da sin. in senso antiorario: sede e stemma della Capitaneria di Gela; 'Marina' di Ortona di William Buffet; il porto abruzzese in uno scatto notturno e dalla 'Palinuro'. Nelle altre foto: immagini di Gioia Tauro

E la furia si scatenò tra le navi a Civitavecchia



Il Comandante della Capitaneria Capitano di Corvetta (CP) Vincenzo Morante: *"… Il tempestivo intervento nel servizio di ormeggio al fine di assistere in sicurezza le unità, ormai traversatesi nel canale di accesso, aiutava a scongiurare verosimili collisioni…"*. Il Presidente dell'Autorità Portuale dei Porti di Roma e del Lazio, Giovanni Moscherini: *"… È con orgoglio e certezza che si può affermare che il porto possiede un organismo altamente qualificato, in linea con le moderne concezioni delle attività marittimo-portuali…"*.
Sono estratti delle comunicazioni inviate al Gruppo Ormeggiatori e Battellieri del porto di Civitavecchia, relativi al fatto di cronaca marittima che le ha ispirate, avvenuto tra le 22,45 e le 24 del 7 giugno 2005, sotto l'imperversare di avverse condizioni meteo, che d'improvviso si erano abbattute con violenza sul porto laziale *(vedi messaggi integrali riportati nelle pagine seguenti)*.
Avverse condizioni che si erano soprattutto accanite contro due navi: il cruiser di centomila tonnellate di stazza 'Westerdam', con circa 2.500 crocieristi a bordo e il traghetto 'Sharden' in procinto di salpare quasi a pieno carico di passeggeri e mezzi gommati. Entrambi posti in grave difficoltà perché la furia del vento aveva strappato gran parte dei pur molti e robusti cavi d'ormeggio che li trattenevano a banchina: 8 a prua e altrettanti a poppa per la nve crociera Westdam; 7 e 7 per lo Sharden.
Un avvenimento che ha assunto un forte spessore cronistico, perciò registrato con opportuna evidenza dai media locali. Così, sempre a proposito degli ormeggiatori, scrive, per esempio, 'Il Messaggero': *"…hanno richiamato gli addetti a riposo, mettendo in campo, con grande tempestività, ben 16 uomini e preoccupandosi soprattutto di recuperare le centinaia di metri di cavi finiti nel canale, per ripristinare condizioni di sicurezza…"*.
E gli fa eco il 'TRC Giornale' su web: *"…Sedici ormeggiatori e due motobarche sono stati impegnati tra le banchine 13 e 25 per assistere le altre navi e per rimuovere dal canale d'uscita decine e decine di cavi che impedivano alle unità di effettuare manovra in porto. Recuperati i cavi…"*. Un recupero certamente non agevole quello degli spezzoni dei cavi, considerate le pessime condizioni ambientali e la completa oscurità.
Ed è in quelle estreme condizioni che si sono evidenziate le professionalità di tutti i servizi tecnico nautici del porto e in particolare l'efficacia del loro coordinamento affidato alla regia dei responsabili della Capitaneria di Porto, resa tempestiva ed estremamente efficiente dalla loro costante presenza sul posto della difficile emergenza.
Così, "Tutto si è risolto al meglio", commenta il capo gruppo degli ormeggiatori Giorgio Pilara. "Anche perché la nave traghetto aveva già iniziato l'avviamento delle macchine, e ha quindi potuto dare la massima velocità in avanti. Altrimenti… Ma che brividi, guardando passare l'aletta della sua plancia a non più di un metro da quella della nave crociera!".
Brividi realisticamente resi dalle due foto scattate durante quei particolari frangenti. Quella qui sopra riprodotta, scattata da posizione elevata, mostra una immagine ravvicinata del bulbo della Westerdam mentre sta urtando un cassone di

cemento posizionato all'interno dell'antimurale. La seconda,qui sotto, presumibilmente scattata dall'aletta della Westerdam, mostra, sul mare agitato, le prue di uno dei rimorchiatori intervenuti in soccorso nonché del bulbo dello stesso cruiser a contatto con l'antemurale; sul quale si staglia la preoccupata figura di un ormeggiatore in abito di sicurezza. Due flash significativi di ciò che con la pacatezza delle ore successive, con terminologia marinaresca il capo gruppo degli ormeggiatori stende nella sua 'relazione dei fatti' fornita alla Capitaneria, sotto il titolo:



Il giorno 7 del mese di Giugno c.a. alle ore 22,45 circa, la nave Sharden ormeggiata alla banchina 24, causa forte vento (60/70 nodi) strappava gli ormeggi e finiva nel canale; nello stesso tempo anche la nave Westerdam, ormeggiata alla banchina 25 strappava gli ormeggi e finiva anch'essa nel canale.
Tutto questo accadeva in pochi minuti; gli ormeggiatori di turno sopra elencati *(squadra di turno, squadra di comandata, personale chiamato per emergenza, ndr.)*, davano l'allarme e in accordo con il Pilota e il Nostromo di banchina, iniziavano la fase di recupero dei cavi finiti in acqua, con l'ausilio di due moto barche con a bordo 6 ormeggiatori. La fase di recupero dei cavi spezzati delle navi si protraeva fino alle ore 00,15 per consentire al Pilota ed ai due Rimorchiatori di effettuare la manovra della motonave Westerdam alla banchina 12 bis in tutta sicurezza.
Durante la fase di recupero di cavi, alle ore 23,40 la motonave You Xuan ormeggiata alla banchina sud chiamava il Pilota sul canale 14 per chiedere un Rimorchiatore in assistenza a spingere perché, causa forte vento, aveva iniziato a rompere i cavi di ormeggio. Sentita la conversazione, una intera squadra *(di ormeggiatori, ndr.)* si recava sotto la nave constatando la rotture di due cavi, una a prua e una a poppa. La nave in quel momento era ormeggiata con altri 5 cavi a prua e 5 cavi a poppa con nave completamente affiancata ai parabordi. La squadra rinforzava la suddetta nave con altri 4 cavi di prua e 4 di poppa. L'intera squadra rimaneva sotto bordo fino a quando il Rimorchiatore non veniva liberato dal Pilota.
In questo frangente avevamo due barche con sei ormeggiatori nella fase di recupero dei cavi, quattro ormeggiatori alla banchina 23 s., due al rinforzo ormeggi al pontone Marina, quattro sulla Traianea in attesa della movimentazione della nave Westerdam.
Alle ore 01,15 finiva l'ormeggio della motonave Westerdam alla banchina 12 *(partirà nel corso della stessa giornata, dopo le visite degli ispettori del RINa, per la verifica dei danni al bulbo, ndr.)*.
Alle ore 01,30 la Capitaneria sul canale 14 cessava l'emergenza, dato che le condizioni meteorologiche si erano attenuate con vento per 15/20 nodi. Il personale rientrava in Sede/Sala Operativa alle ore 11,50; l'intera squadra rimaneva in servizio fino alle ore 05.00.

Sin qui il rapporto del capogruppo Pilara sull'avvenimento fronteggiato e portato a buon fine, da un team di alta professionalità, ormeggiatori inclusi. Una positiva conclusione che anche considerate le alcune migliaia di persone a bordo delle due navi coinvolte nella bufera sollecita un favorevole impressione, anzi constatazione, volta all'organizzazione complessiva del porto di Civitavecchia, che, come noto, è teso a consolidare il suo successo soprattutto nell'oggi come non mai delicato settore dei passeggeri di navi traghetto e dei crocieristi.
Un pensiero sintetizzato in una frase indirizzata al Gruppo Ormeggiatori e Battellieri dal Segretario Generale dell'Autorità Portuale dei Porti di Roma e del Lazio Luciano Mocci. Ossia, "…Oltre alla professionalità e competenza dimostrata costantemente, soprattutto in situazioni di emergenza come nel caso dello scorso 7 giugno, desideriamo evidenziare lo spirito di fattiva collaborazione sempre e pienamente dimostrato per promuovere e far conoscere il Porto di Civitavecchia".



Quel punto di riferimento

"Quando pericolose circostanze ci chiamano in mare per compiere interventi di emergenza è per noi molto importante sapere che la Capitaneria di porto è presente sul posto con i suoi uomini e le sue motovedette. In altri termini, assodare che l'Istituto e i suoi uomini, più di altri custodi e garanti della sicurezza in mare, sono come noi coinvolti nelle stesse temibili evenienze, è al tempo stesso confortante e stimolante. E sapere che l'emergenza è seguita e quando necessario diretta da un organismo affidabile ed efficiente ci appare come una sorta di tutela".

L'apprezzamento proviene da Giorgio Pilara, capogruppo degli ormeggiatori-battellieri di Civitavecchia, ma potrebbe essere accomunato con tutti i responsabili degli oltre cinquanta Gruppi (ma anche agli altri componenti dei servizi tecnico nautici) stanziati nella portualità italiana. Nel caso particolare il riconoscimento è inserito nei commenti concernenti i 'misfatti' meteomarini del 7 giugno in precedenza riportati, nel cui contesto l'azione della Capitaneria è definita di coordinamento o di regia. Espressioni di sostanza, ma piuttosto vaghe per chi, oltre i protagonisti dei fatti, voglia meglio inquadrarle.

Pertanto, sempre sulla scia degli accadimenti di giugno, chi meglio del capitano di fregata (CP) Lorenzo Savarese, ufficiale in seconda e ufficiale tecnico della Capitaneria di porto - Guardia costiera di Civitavecchia, può in proposito fornire ragguagli, considerato anche che era personalmente sul luogo? Innanzi tutto, oltre il mandato per la salvaguardia della sicurezza affidato al Corpo delle Capitanerie di porto e l'obbligo imposto ai servizi tecnico nautici d'intervenire in casi di emergenza, essenziali nel porto laziale si sono dimostrati gli immediati 'automatismi' che scattano proprio nei casi di emergenza. "Automatismi formati e perfezionati dai molteplici anni di concreta collaborazione professionale, per cui gli stessi servizi tecnico nautici immediatamente comprendono la gravità della situazione e sanno perfettamente chi e cosa si porrà in moto", precisa il comandante Savarese. In ciò, riconoscendovi alta professionalità e soprattutto grande abnegazione, "che nei fatti di giugno sono risultate essenziali per scongiurare disastrose conseguenze a persone e cose, nonché a evitare il blocco del porto".

In tale contesto, e tenuto conto del frenetico incalzare degli eventi, un ruolo primario assumevano le istruzioni della Sala operativa della Capitaneria, soprattutto perché direttamente tratte da quanto stava maturando nei punti critici del porto, avvolto - è bene ricordare - nel buio delle ore notturne. Qui l'azione di regia e coordinamento si era incanalata in precise e pertinenti direttive: nel predisporre le risorse, ossia sul numero dei mezzi nautici di piloti, rimorchiatori, ormeggiatori (e quanti altri si rendessero necessari), e nella loro distribuzione calcolata sulla base delle varie esigenze del momento. Ma anche decidendo, assieme al capopilota e ai comandanti delle navi, la migliore strategia di difesa contro la furia meteorologica scegliendo gli obiettivi più adatti allo scopo finale di evitare o quanto meno contenere le conseguenze delle avversità meteo. Tutto ciò anche predisponendo forze di riserva per contrastarne eventuali ulteriori scadimenti, tenuto conto che quel caso coinvolgeva alcune migliaia di passeggeri a bordo di navi.

Nel porto di Civitavecchia il nocciolo duro di quell'emergenza si è protratto tre ore, dalle 23 alle 2. In questo lasso di tempo, decise dai 'registi' della Capitaneria di porto, si sono svolte azioni meno appariscenti, ma non meno importanti: per esempio, interessandosi alla pulizia del canale, liberato dagli ormeggiatori da una selva di spezzoni di cavi strappati; oppure gestendo con l'Autorità portuale il 'traffico' di banchina affollata da croceristi, da lavoratori portuali e da altre persone di varia estrazione…

Questo e altro ancora in maniera prevalente concertato sul posto nel volgere di attimi. Ovvero nella concezione, appunto, di quegli automatismi indicati dal comandante Savarese.; che in quelle ore hanno coinvolto non solo una trentina di addetti ai servizi tecnico nautici, ma un più che efficiente 'operativo' di Capitaneria composto da una ventina tra ufficiali, graduati e marò, supportati sia da adeguata tecnologia sia da inesausta abnegazione.

CARNIVAL LIBERTY, 110 MILA TONNELLATE, DEBUTTO A CIVITAVECCHIA

Consenso di peso



Il riconoscimento dell'affidabilità del porto di Civitavecchia, anche in termini di security, non si è fatto molto attendere. Non molto tempo dopo i fatti del 7 giugno lo scalo marittimo laziale ha tenuto a battesimo una neonata di ben 110 mila tonnellate, tante ne stazza la nave crociera 'Carnival Liberty', ammiraglia della compagnia statunitense Carnival.

Giunta da Monfalcone, dove era stata costruita e allestita, la possente unità da crociere è stata accolta dalla comunità portuale al completo con una cerimonia consona al suo prestigio marinaresco, presenti il leader della società armatrice Micky Arrison e il vice ministro alle Infrastrutture e Trasporti Mario Tassone.

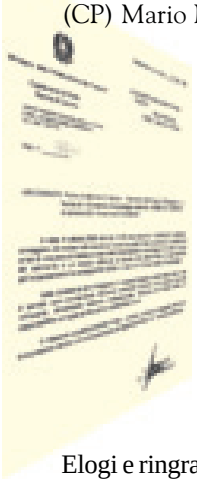
Dopo gli iniziali festeggiamenti la 'Liberty', che può alloggiare 3.700 passeggeri e ha un equipaggio di 1,160 membri, ha mollato gli ormeggio per compiere il proprio viaggio inaugurale, poi seguito da una serie di crociere mediterranee con capolinea proprio il porto di Civitavecchia. I suoi otto viaggi di dodici giorni programmati per la sua prima stagione hanno infatti seguito un itinerario che dal porto base laziale ha fatto raggiungere ai passeggeri le località marittime più adatte ad intriganti escursioni: Napoli, Dubrovnik, Venezia, Messina, Barcellona, Cannes, Livorno.

E poi, un ...salto a Marina di Carrara



Compiacimenti dalla Capitaneria

Riguardo l'intervento di soccorso avvenuto nel porto di Marina di Carrara, in data 22 novembre 2005 il comandante della Capitaneria di Porto, capitano di fregata (CP) Mario Melillo ha inviato il seguente messaggio al Gruppo ormeggiatori.



ARGOMENTO: Porto di Marina di Carrara - Intervento del Gruppo Ormeggiatori a favore di n° 6 membri di equipaggio della Mn. Humboldt Current di bandiera St. Vincent and Grenadines.

In data 14 ottobre 2005 alle ore 12.45 circa sulla Mn. Humboldt Current, ormeggiata alla testata della banchina Fiorillo di questo Porto, avveniva un incidente nel corso di una prova di messa a mare della imbarcazione di salvataggio di sinistra a causa del cedimento di un braccio della gru di tenuta che determinava lo sganciamento dell'imbarcazione e la conseguente caduta in mare di nr. 6 (sei) membri dì equipaggio.
Nella circostanza gli ormeggiatori di codesto Gruppo a bordo della propria unità di servizio sono prontamente intervenuti prestando soccorso alle persone coinvolte nell'evento, dimostrando notevole professionalità, efficienza ed elevato senso di responsabilità coniugati ad altruismo e solidarietà umana.
In relazione a quanto precede rivolgo, pertanto, a tutti gli ormeggiatori intervenuti le espressioni del più vivo compiacimento ed apprezzamento per l'intervento effettuato.

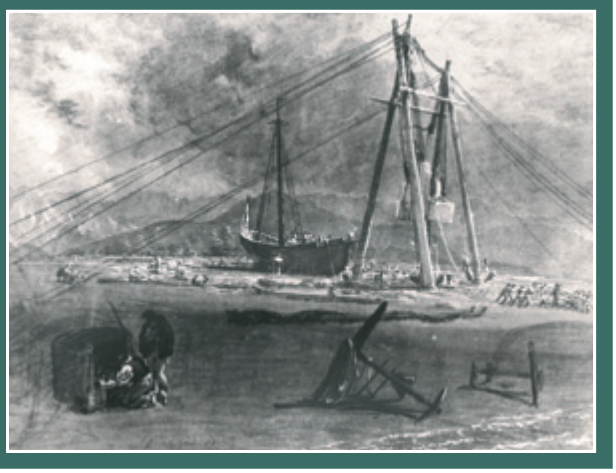
e lo Sry Lanka ringrazia

Elogi e ringraziamenti stavolta sono partiti anche da un'Ambasciata, quella dello Sry Lanka che li ha rivolti al Gruppo ormeggiatori e battellieri del porto di Marina di Carrara. Il soccorso e salvataggio di alcuni marittimi di quel Paese asiatico precipitati nelle acque dello scalo marittimo apuano compiuto da uomini del Gruppo ha motivato elogi e gratitudine. Gratitudine opportunamente indirizzata, poiché l'immediatezza del soccorso ha evitato che l'incidente si trasformasse in tragedia.
Il fatto è accaduto nelle prime ore pomeridiane del 14 ottobre 2005. Sulla motonave 'Humboldt Current', bandiera di Saint Vincent, carico di granito, ormeggiata in testata alla banchina Cap. Michele Fiorillo del molo di levante, si stava svolgendo un'esercitazione. Sei marinai dello Sry Lanka erano a bordo di una scialuppa della nave, da calare in mare, dieci metri più in basso. D'improvviso uno schiocco, urla, tonfi. Pur impegnato in altra parte del porto l'ormeggiatore Cristiano Masetti notava quel trambusto e subito ne informava la sede del Gruppo. Qui il collega Giancarlo Giovanetti non perdeva un attimo. Balzatoa sulla motobarca del Gruppo 'Alfa Mooring' si dirigeve a tutta forza verso lo specchio acqueo dove i sei marittimi annaspavano terrorizzati.
Sopra di loro, sostenuta dalla sola gruetta di prua, incombeva pericolosamente oscillante nella sua perpendicolare la scialuppa dalla quale continuavano a cadere i più disparati materiali: remi, confezioni di provviste, taniche, panche, salvagente... Questa la scena incontrata dall'ormeggiatore giunto sul posto sulla motobarca. Che subito soccorreva due marittimi feriti, alla testa e alle gambe, riuscendo a trarli a bordo, ormai sull'orlo dello svenimento. Recupero che poi proseguiva anche per gli altri quattro marittimi, tutti infine trasferiti a terra senza ulteriori conseguenze negative.
Nel frattempo, in tempo reale, gli stessi ormeggiatori avevano provveduto ad avvertire dell'accaduto gli organismi atti ad intervenire in fatti del genere, e soprattutto l'Autorità marittima. Così, dopo solo qualche minuto ai malcapitati provvedevano l'ambulatorio medico del porto marinello e il pronto soccorso, mentre la motobarca tornava sul luogo dell'incidente per aiutare i marittimi della nave a recuperare il materiale caduto in acqua. Tutto sommato, un incidente di profilo minaccioso ridimensionato dall'accortezza di chi, percepiti gli allarmanti presupposti, sono intervenuti nei tempi giusti e con i metodi appropriati.

Un mondo da sollevare



Due gru di eccezionale portata sono entrate nel parco mezzi meccanici del porto di Marina di Cararra. La coppia di Gottwald sono state acquistate dall'impresa portuale 'Porto di Carrara Spa' che la immetterà in servizio operativo. L'impegnativa acquisizione risponde alle prospettive di sviluppo che stanno gratificando lo scalo apuano. In particolare le due gru verrebbero soprattutto dedicate al movimento portuale di carichi superdimensionati e iperpesanti, ma anche per l'alaggio di grandi imbarcazioni da diporto, riprendendo secolari tradizioni cantieristiche locali, ovviamente su termini tecnologici diversi da quelli mostrati dall'antica illustrazione marinella.



INAUGURATA E SUBITO ENTRATA IN ESERCIZIO EL PORTO DI ANCONA

La plancia dell'ormeggiatore



30 maggio 2005
cerimonia d'inaugurazione



LO SHIPPING DI ANCONA SALUTA LA NUOVA TORRE TECNICO NAUTICA

L'amalgama quotidiano

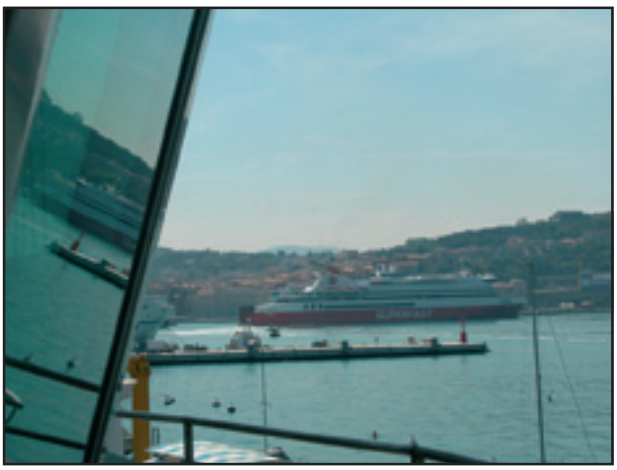
Complimenti e apprezzamenti agli ormeggiatori. Li ha loro rivolti Giovanni Montanari, armatore tra i più importanti d'Italia, già al vertice di Confitarma, attuale presidente dell'Autorità portuale di Ancona. L'apprezzamento è stato espresso a fine maggio, tra le pieghe dell'inaugurazione della nuova sede del Gruppo ormeggiatori del porto dorico. Nei loro confronti, ma pure alla categoria tutta nonché ai servizi tecnico nautici nel loro complesso, il presidente Montanari ha rimarcato la propria vicinanza, affermandolo "da armatore e ora anche dalla guida dell'Autorità portuale".

La presentazione della nuova 'Torre' è stata effettuata congiuntamente dagli ormeggiatori e dai piloti. Questi ultimi hanno messo in evidenza l'accresciuta possibilità di rendere ancora più incisivo il lavoro di squadra delle due categorie, grazie appunto al fatto di essere diventati coinquilini dello stesso manufatto. Incisività del servizio non solo a vantaggio dell'operatività del porto, come sottolineato dal comandante della 'Costa Classica', ad Ancona in viaggio inaugurale, ma un amalgama quotidiano prezioso anche sotto il profilo della salvaguardia della sicurezza.

Ospite di forte spessore all'inaugurazione è stato l'onorevole Eugenio Duca, al cui forte interessamento la 'Torre' è particolarmente debitrice. Benché, ha riconosciuto il Parlamentare. "il vero artefice della realizzazione sia stato il Direttore generale del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti dottor Di Virgilio, il cui merito è di avere compreso la validità dell'iniziativa e di averla agevolata quanto più possibile".

Da rilevare che il progetto dell'edificio era stato finanziato in proprio dal Gruppo Ormeggiatori e dalla Corporazione Piloti. "È la prima volta che capita un fatto del genere", ha commentato l'onorevole Duca. "Tanto più che tale progetto è stato poi donato all'amministrazione centrale, che dopo una sola settimana ha staccato adeguato assegno".





STEFANO TRICOLI CAPOGRUPPO ORMEGGIATORI PORTO DI ANCONA



Nella fucina dell'esperienza

Ringrazio i presenti per avermi dato la possibilità di potere esprimere alcune considerazioni in occasione dell' inaugurazione della nostra sede in questo porto, già importante scalo marittimo greco e romano, al quale Ancona - gloriosa Repubblica Marinara e magnifica città che si estende ad anfiteatro sulle colline che culminano nel promontorio del Conero - ha da sempre legato le sue sorti.

Innanzitutto vorrei dire che la costituzione dell'Autorità portuale ad Ancona ha prodotto risultati tangibili. Infatti, attraverso i piani di sviluppo operativo si è dato inizio ad alcune opere e soprattutto sono state effettuate le doverose manutenzioni alle strutture esistenti. Non tutte le opere sono state ultimate a causa di problemi di varia natura, ma so per certo che l'obiettivo primario del presidente Montanari è far ripartire al più presto i lavori. Questi interventi strutturali legati ad aspetti essenziali per incrementare o per specializzare i traffici e i provvedimenti relativi a nuove forme organizzative dello sbarco/imbarco, consentiranno alla portualità anconetana un'ulteriore acquisizione di traffici, altrimenti impensabile. Lo stesso Piano regolatore del porto, di recente approvato in accordo con il Comune, ne è parte integrante e indispensabile.

La funzione in questo campo dell' Autorità portuale, è sicuramente decisiva. Da parte nostra, come ormeggiatori, continuiamo a lavorare perchè il Gruppo mantenga le sue caratteristiche finalizzate alla salvaguardia della sicurezza marittimo/portuale, di vero presidio con obblighi pubblicistici, attivo 24 ore al giorno per 365 l'anno in stretta ed efficace collaborazione con l'Autorità marittima, alla quale spetta la regia di ogni operazione di sicurezza della navigazione e con l'intervento attivo dell'Autorità portuale.

L'attività di ormeggio non è strutturata in chiave meramente privatistica per rafforzare i vincoli di subordinazione funzionale che istituzionalmente legano il Gruppo all'Autorità competente. Infatti, se così non fosse, si svuoterebbero i contenuti e le attribuzioni del potere amministrativo in un settore ad alto rischio come quello della navigazione nell'ambito portuale: si verrebbe cioè a togliere effettività a quel sistema di direzione e controllo predisposto dalle norme vigenti, e richiesto dalla realtà operativa, per quelle attività il cui esercizio coinvolge rilevanti interessi generali.

Voglio anche dire, che nessuna forma di assistenza o di attività assistita può residuare oggi nei porti. Il Gruppo ormeggiatori non rientra in questo quadro: ha una visione attiva e dinamica di tutti i fattori, compresa l'esclusiva del servizio, che non è assolutamente da intendersi, e stiamo dimostrandolo, come impedimento agli adeguamenti evolutivi dei processi in essere. La base sulla quale si è costruito il Gruppo è dovuta alla ricerca costante della massima funzionalità sia per le prestazioni specifiche sulle navi sia per la vasta gamma degli interventi necessari atti a garantire la sicurezza nel porto. Questo si realizza attraverso impegni preganti svolti da parte degli ormeggiatori per acquisire nuove professionalità e adeguare quelle tradizionali alle esigenze moderne che, in termini di mezzi e di strumenti tecnologicamente più avanzati, l'evoluzione dei traffici impone.

La flessibilità garantita dal Gruppo per far fronte a tutte le esigenze che si manifestano si accompagna perciò ad una stabilità la quale favorisce quel processo di cui si è accennato. Ciò posto va detto che nello stesso tempo, pur convinti che la tutela della categoria poggia su presupposti che hanno origine nell'attuale collocazione giuridi-



ca, la nostra vera tutela trova il suo supporto fondamentale nella capacità di interpretare al meglio e di realizzare secondo le aspettative un servizio che sia apprezzato per capacità professionale, per tempestività di esecuzione, per la compiutezza ai massimi livelli. Sappiamo che il nostro ruolo è tanto più efficace in relazione al prestigio di cui possiamo godere da parte di tutti coloro che utilizzano il nostro servizio, ne apprezzano la serietà e il senso di responsabilità che ognuno di noi esprime nel esercitarlo. Siamo orgogliosi di essere considerati attori indispensabili per la sicurezza dei porti, intesa nel suo più ampio significato. È questo il modo migliore non solo per difendere la nostra collocazione, ma anche per dare ad essa, un'alta dignità, innanzitutto nei confronti di noi stessi e rispetto agli altri.

A testimonianza di questi nostri assunti vorrei inoltre parlare di quello che è la nostra esperienza e dei risultati conseguiti in questi anni mi suggeriscono, alcune indicazioni per illustrare il nostro modo di concepire questo servizio:

- sul piano tariffario il costo reale di ogni prestazione fatta 100 quella del 1991 è diminuita a 48,15 nel 2005, a valore costante di moneta;
- tenendo presente che l'apporto umano è determinante e quasi totalizzante per certi aspetti, la produttività per uomo è aumentata da 100 a 150;
- nello stesso periodo le quote di ammortamento, patrimonio indivisibile del Gruppo e quindi del porto, sono passate da 100 a ben 570.

Naturalmente, questi sono dati orientativi, ma hanno però un significato da non sottovalutare, vieppiù se si tiene conto che l'introduzione delle più evolute tecnologie, sia per quanto concerne i mezzi nautici e terrestri, che per quelli relativi alle moderne strumentazioni, migliorano sì il livello di efficienza, ma non mutano assolutamente il prevalente apporto umano, il quale semmai, si arricchisce di nuove competenze, che si aggiungono a quelle tradizionali marinaresche. Allo scopo, abbiamo raccordato la crescita del porto con la funzione del servizio, favorito un armonico sviluppo dell'attività d'ormeggio in relazione al compito che ci è assegnato, attraverso la nostra costante professionalizzazione e modernizzazione, non solo in rapporto ai cambiamenti già intervenuti ma anche a quelli che si prefigurano.



Sono queste le ragioni che hanno favorito il nostro costante aggiornamento realizzato attraverso corsi specializzati, organizzati su diverse materie dalla nostra Associazione nazionale e dal Gruppo stesso, amalgamandoli in quella fucina che è l'esperienza quotidiana: è con orgoglio che posso affermare, con assoluta certezza, che la nostra azienda è stata la prima impresa portuale a dotarsi del sistema di Qualità ISO 9001:2000 sino dal 1998. La sensibilità, anzi la convinzione profonda di svolgere una funzione apparentemente modesta, ma di grande importanza nella garanzia che il porto può offrire per l'acquisizione del traffico e per favorire la realizzazione di nuove e sostitutive vie al trasporto in generale - per esempio le autostrade del mare - spinge obiettivamente il Gruppo e i suoi componenti a migliorare costantemente l'organizzazione del servizio, la sua articolazione e l'utilizzo, nel modo più efficace, dei mezzi, delle strumentazioni e degli uomini che lo eseguono.

Il vero salto di qualità in tal senso, proprio a dimostrazione della nostra concretezza nell'affrontare i problemi, è stato il realizzare, fatto del tutto inusuale ed innovativo nel panorama aziendale, questa '*plancia all'imboccatura del Porto*' che rappresenta la nuova dimensione degli ormeggiatori. Una immagine e un peso ben più consistente di prima anche nei confronti di tutti quelli che solcano le acque dello scalo di Ancona.

Ed è anche la testimonianza che la tutela e la difesa del Gruppo e del suo status giuridico, consiste non solo e non tanto nei riferimenti, pur importanti, alle leggi vigenti, ma soprattut-



to nella capacità di anticipare e prevenire le esigenze operative che nascono dai nuovi contesti organizzativi, dalle nuove forme che assumono i flussi del trasporto marittimo e dalle esigenze sempre più pressanti del vaore e delle strutture in cui si articola la complessità del trasporto merci e passeggeri, quale condizione essenziale per lo sviluppo e l'evoluzione economica del nostro porto.
Configurato questo scenario, che richiede il massimo della strumentazione idonea a garantire un ruolo positivo con l'edificazione della nuova sede abbiamo delineato un percorso programmatico di azioni combinate che ci permettono di recuperare quel differenziale di qualità tecnologica ed organizzativa che ancora ci separa dalle reali esigenze del nostro scalo. Questa scelta ci dà, infatti, la possibilità di reggere il confronto con le modificazioni avvenute nel porto e verso le quali non scontiamo nessun ritardo di analisi, di elaborazione e soprattutto d'intervento. È stato quindi un onere dal quale non ci siamo voluti sottrarre.
Tutto questo lo dico anche perché noi siamo uno dei gangli vitali del raccordo fra trasporto marittimo e trasporto terrestre. È questa l'idea guida che ci ha consentito finora di contenere le spinte a quella che viene definita liberalizzazione per l'introduzione delle leggi di mercato anche nel settore dei Servizi tecnico nautici. Ma tutto ciò sarebbe stato insufficiente se non avessimo concepito l'organizzazione attuale del servizio di ormeggio come strumento essenziale del sistema di sicurezza marittimo/portuale che spazia dalla tutela della nave a quella dei passeggeri e merci, delle strutture portuali fino all'ambiente circostante.
La costruzione della nuova sede, funzionalmente collegata all'attività nautica, posta a disposizione del servizio d'ormeggio, adibita alla possibilità logistica di accelerare, anche nell'interesse dell'utenza, il ciclo operativo portuale è l'ulteriore testimonianza che ci siamo mossi e che non tralasceremo di adottare, possedendone i requisiti professionali ed aziendali, tutte quelle



Reciproci saluti e buoni auspici nel porto di Ancona. La nuova sede del Gruppo Ormeggiatori nella Torre dei Servizi tecnico nautici sulla rotonda del molo Nord li ha rivolti - contraccambiato - al cruiser 'Costa Classica' anch'esso festeggiato per il suo viaggio inaugurale, entrambi trascorrendo ore memorabili nello scalo dorico.

iniziative idonee ad offrire un servizio secondo la logica e la cultura che caratterizzano il nostro porto. Va ricordato inoltre che la necessità dell'utilizzo di una nuova sede è stata prontamente valorizzata dall'Autorità portuale e dalla Capitaneria di porto, che hanno recepito fin dal suo nascere, la validità del progetto, collaborando alla realizzazione dell'opera, attraverso interventi tempestivi nell'ambito della propria sfera di competenza.
A tale proposito non posso esimermi dal ricordare e ringraziare quanti hanno contribuito fattivamente, ognuno per il suo ruolo, affinché tale progetto fosse portato a termine: dall'ex presi dell'Autorità portuale dottor Alessandro Pavlidi e al valido segretario generale ingegnere Gloria Lucarini, all'ex comandante della Capitaneria di porto ammiraglio Ubaldo Scarpati, non di meno all'Amministrazione comunale e a tutti gli Enti coinvolti durante il lungo iter procedurale.
Un ringraziamento particolare va all'amico onorevole Eugenio Duca a cui mi rivolsi, come spesso accade quando in ballo ci sono dei problemi legati al mondo del lavoro portuale, prospettandogli la nostra esigenza e che attivandosi tempestivamente trovò nel dottor Di Virgilio, rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti un interlocutore sensibile e fondamentale alla realizzazione dell'opera. L'architetto Mauro Tarsetti, progettista e direttore dei lavori, concretizzando le esigenze operative da noi indicate, ha realizzato il progetto applicativo con i più validi criteri estetici e funzionali, fissandone le modalità costruttive secondo tecnologia d'avanguardia, strumentali all'ambito della nostra sfera d'azione, ma soprattutto nell'ottica della generale attività portuale.
Con entusiasmo e giustificata soddisfazione, ancorché facendoci carico di tutte le spese occorrenti per la realizzazione del progetto, affermiamo che con l'edificazione della sede intendiamo ottimizzare il nostro ruolo nel porto, come soggetto attivo nella politica portuale e, nel contempo - in riferimento all'attività operativa e tecnica - sviluppare i criteri di produttività e professionalità che stanno alla base dell'organizzazione di ogni forma di lavoro.
A questo fine rivolgiamo un appello affinché si possano mettere in atto tutti i meccanismi e le risorse necessarie per realizzare quello sviluppo del porto da tutti desiderato, tanto più che non solo ci troviamo di fronte a situazioni inedite, ma anche ad una modifica, forse radicale, dei flussi di traffico.
Dobbiamo essere all'altezza della sfida che viene proposta, in quanto sappiamo che non può esserci un nuovo e più avanzato sviluppo economico, sociale, occupazionale se il trasporto, che sempre più rappresenta una precondizione, anzi un vero e proprio sistema vitale, non viene reso funzionale a questo obiettivo. Per questo ci dobbiamo attrezzare.

MAURO TARSETTI, L'ARCHITETTO CHE HA PROGETTATO L'OPERA

Ecco il porto a 360°

Nel dicembre 1997, in seguito al Piano operativo triennale che stabiliva la graduale demolizione degli edifici costruiti in adiacenza alle mura storiche, l'amico Stefano Tricoli mi chiese di valutare la proposta per una nuova sede per i servizi tecnico nautici (ormeggiatori e piloti) da proporre al Comitato portuale. La proposta che venne fatta prevedeva la realizzazione di una 'torre' di controllo da ubicare nel luogo ritenuto più adatto per svolgere questo servizio, cioè l'area della 'rotonda' al molo nord, considerando inoltre che questa zona attualmente aperta a nord dovrà essere protetta dalla prevista diga foranea
Vorrei cogliere l'occasione per ringraziare l'Autorità portuale, specialmente l'ufficio tecnico (ing. Tullio Nicolini e Letizia Vecchiotti) per la collaborazione durante le fasi dei lavori. Ringraziamenti anche ai collaboratori al progetto: per le strutture l'ing. Vladimiro Muti e il suo collaboratore ing. Gianluca Pizzicotti; per la parte impiantistica lo studio Elleci Progetti, ing. Luigi Lucchetti e perito ind.le Enrico Cappanera; per la relazione geologica dott. Gloria Sordoni; per la sicurezza in fase di progetto ing. Ester Caroli.

Il nuovo edificio si affianca ad un muro esistente in pietra e mattoni che separa il lato della banchina nord rivolto verso mare da quella all'interno del porto. Lungo questo muro è stata prevista una scalinata - rampa di accesso che fa da tramite con il nuovo edificio oltre a collegare esternamente il piano terra con il primo. L'edificio, realizzato con struttura in cemento armato su fondazioni a platea, è a pianta ovale e si sviluppa su tre piani divisi in verticale in due parti speculari, il lato rivolto verso ovest, con visuale verso l'esterno del porto, ad uso dei piloti, quello ad est con visuale verso l'interna del porto per gli ormeggiatori.
L'edificio ha forma di cono rovesciato, con la parte basamentale (piano terra e primo) molta compatta, con aperture consistenti in stretti tagli verticali nella parete, si allarga verso l'alto con una inclinazione dell'8 per cento, concludendosi al secondo piana con una superficie vetrata continua, contenente i locali operativi di controllo. Funzionalmente per entrambi i servizi gli ambienti sono stati divisi prevedendo locali per impianti al di sotto delle rampe di accesso, locali di servizio al piano terra, uffici e servizi igienici al primo piano e al secondo piano la sala operativa completamente vetrata con un ballatoio esterno accessibile ad entrambi i servizi, che permette la visione dell'area portuale esterna ed interna a 360°.
Vista la prossimità con il mare è stata posta particolare attenzione ai materiali da utilizzare, quindi a protezione della struttura in cemento armato è stata prevista esternamente una parete a 'cappotto', coibentata e ventilata, rivestita esternamente da lamiere in rame stagnato posate verticalmente, su pannelli in compensato marino, con il sistema della doppia aggraffatura. Tutti gli infissi utilizzati, così come gran parte delle opere in acciaio esterne, sono stati previsti in acciaio inox per garantirne una buona conservazione nel tempo. Dal punto di vista impiantistico, per quanto riguarda la climatizzazione (condizionamento e riscaldamento), vista la mancanza sul posto di linee di metano, è stato previsto un impianto a pompa di calore.