







Nelle foto: un curioso gesto - quasi di saluto alla bandiera associativa - del presidente Guidi mentre fa gli onori di casa agli amici ex colleghi ormeggiatori e barcaioli; l'incisione di Morando; foto-ricordo di gruppo; a tavola per festeggiare l'inaugurazione della nuova sede Angopi.

Nel gruppo dei Gruppi

Dell'incisione qui sopra riprodotta, e che nelle due pagine precedenti fa da sfondo a un'altra sua opera in ceramica, l'artista savonese Walter Morando si limita a darne il titolo: Ormeggiatori; l'interpretazione la lascia a chi l'ammira. E allora, se ne può azzardare una. L'atteggiamento degli uomini, i loro indumenti, le minacce atmosferiche e dell'ambiente di lavoro, la fatica dei gesti traducono sull'acquaforte-puntasecca 35x50 uno scorcio di storia della categoria: dura e ostile, nel 'fermo-immagine' di neppure troppi anni fa, ma anche stoica e determinata a raggiungere rilevanza professionale tra i servizi tecnico-nautici portuali. E come suggerito dalla composizione in ceramica, unita dagli anelli di catena - i Gruppi - saldamente 'aggruppati' al gancio Angopi.

Ideale vincolo tra quel passato inciso nell'acquaforte, ma assai più profondamente scavato nelle braccia degli uomini che l'hanno ispirata, e un presente emblematicamente uniformato nelle divise, ma soprattutto elevato ai livelli consoni alla professione, l'opera grafica è stata distribuita a ciascun Gruppo associato ad Angopi quale segno-ricordo dell'acquisto della propria sede. Ma anche – volutamente sottotraccia, come d'uso tra gli ormeggiatori, benché con fraterna ed affettuoso intimismo - personalmente consegnata a reali protagonisti di quella raffigurazione, capigruppo-esponenti associativi ora in pensione, che proprio da essi iniziò - mattoni professionali sul cemento dei riconoscimenti - l'edificazione della dimora romana del 'gruppo dei Gruppi'.









Porti italiani, modello da esportazione

FILO DI CRONACA

BARI, 4 GIUGNO 2010
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI 'ALDO MORO'
SALONE DEGLI AFFRESCHI

TAVOLA ROTONDA

RIFORMA DEL CODICE DELLA NAVIGAZIONE E RIFORMA PORTUALE: UN COORDINAMENTO NECESSARIO

... Vanno, invece, valorizzate (...) le caratteristiche dell'organizzazione delle attività portuali che rappresentano una delle conquiste più avanzate e funzionali della nostra economia produttiva attenta alle esigenze della sicurezza. Infatti, produttività, sicurezza ed equità distributiva della ricchezza si coniugano nell'esperienza portuale come in nessun altro settore dei servizi. E il modello italiano è un esempio di equilibrio che deve essere meglio codificato secondo parametri europei per rappresentare un modello di riferimento sia alle nuove realtà portuali dell'Africa sia alle realtà portuali del nord Europa per la gran parte eccessivamente orientate a esigenze produttive.

È uno tra i più significativi passi del presidente di Angopi Cesare Guidi nella sua relazione introduttiva alla tavola rotonda "Riforma della Navigazione e Riforma Portuale: un coordinamento necessario', svolta il 4 giugno 2010 presso il Salone degli Affreschi dell'Università degli Studi di Bari intitolata ad Aldo Moro'. Dunque, un passaggio di rilievo nella relazione introduttiva, ma non il solo, direttamente collegato all'impegnativo percorso avanzati già dal titolo del convegno, aggiornata e insistita prosecuzione del convegno Angopi di Elba 2009. La cui rotta si vuole ancora saldamente tracciata dalla bussola della competenza culturale e dell'esperienza. Comprese quelle della categoria degli ormeggiatori e barcaioli italiani.

CARRELLATA SUL CONVEGNO ANGOPI ALL'UNIVERSITÀ DI BARI



Briciole sulla tavola



Giornata intensa, quella del 4 giugno 2010 trascorsa a Bari dai convitati all'appuntamento-clou all'Università degli Studi 'Aldo Moro', presso il cui Salone degli Affreschi si sarebbe svolta la Tavola rotonda organizzata dall'Associazione Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli dei Porti Italiani, intitolata 'Riforma del Codice della Navigazione e Riforma Portuale: un coordinamento necessario'.



Tavola rotonda a cui è seguita la visita in forma riservata al teatro Petruzzelli, rinnovato e riportato al suo originario splendore, dopo il devastante incendio del 1991. E, infine, la cena di gala, consumata in un ristorante inserito all'interno di una tipica costruzione rurale barese, recupero architettonico dell'antica masseria fortificata Scanzano, del XVIII secolo. Tutto ciò nel contesto di una ormai apprezzata costante delle post-assemblee itineranti Angopi d'inizio giugno: l'ottava di tale formula, dopo le edizioni di Augusta-Siracusa, Cagliari, Genova, Isola d'Elba, Isole Eolie, Livorno e Taranto.







Nelle foto di queste due pagine: **l'imponente prospetto frontale dell'edificio della Università 'Aldo Moro' di Bari e i protagonisti della tavola rotonda svolta nel suo Salone degli Affreschi; *nella pagina precedente*: Salvatore Giuffrè e il coordinatore Sergio Maria Carbone;**
in questa pagina, foto in alto, da sinistra: **Francesco Munari, Elda Turco Bulgherini, Ennio Triggiani, Mario Sommariva, Sergio M. Carbone, Cesare Guidi (che ha presentato la relazione introduttiva); *foto sotto, da sin.:* Nereo Marcucci, Marco Filippi, Francesco Nerli, Eugenio Pollastrini, ancora il coordinatore Carbone e il presidente Angopi Guidi; in basso: Giuseppe Lombardi (a sin) e Cosimo Caliendo (a ds).**
Nelle pagine precedenti: **Il labaro dell'Ateneo barese; raffigurazione ottocentesca del vecchio porto.**



Quindi, Tavole rotonde, i cui contenuti già dalla prima edizione hanno riscosso interesse e gradimento nel comparto marittimo-portuale, copiosamente affluitovi. E che, come avvenuto a Bari, le rare defezioni costrette da improvvise e impreviste sopravvenienze istituzionali (ma pure personali, come nel caso del capoluogo pugliese, è stato l'incidente stradale occorso al presidente dell'Autorità portuale) hanno consentito che in ogni edizione si sfiorasse l'en-plein di oratori e di pubblico.
Oratori ovviamente di solida qualificazione nei propri rami di competenza, capaci di attrarre l'interesse di altrettanti qualificati ascoltatori sugli approfondimenti degli argomenti trattati, come infine asserito da Saverio de Girolamo, presente al convegno barese nella sua duplice veste: istituzionale di presidente di fresca riconferma di 'Raccomar', Associazione Agenti raccomandatari marittimi di Puglia, e imprenditoriale quale direttore dell'Agenzia marittima Mario de Girolamo di Manfredonia.

SALUTO GIUFFRÈ E APERTURA GUIDI

I partecipanti ai lavori sono stati salutati dall'ammiraglio (CP) Salvatore Giuffrè, Direttore marittimo di Bari e Comandante della locale Capitaneria di porto. In particolare, si è soffermato sui molti volti noti di ormeggiatori-barcaioli incontrati durante il suo lungo peregrinare nelle Capitanerie di porto italiane. E per loro ha avuto parole di amicizia e di stima professionale: "Uomini abituati a stare sulle banchine ad affrontare qualsiasi condizione di tempo ed affiancare i comandanti dando loro - sia i comandanti delle navi sia i comandanti a terra, cioè quelli seduti dietro alle scrivanie - tranquillità e sicurezza". Poi, introdotta dalla relazione di Cesare Guidi, presidente di Angopi, e coordinata dal professor Sergio Maria Carbone, ordinario di Diritto dell'Unione europea e della Navigazione presso l'Università di Genova, la tavola rotonda è entrata nel vivo dell'argomento proposto.
Ma prima di farne un resoconto attraverso alcune briciole di cronaca - i relativi Atti saranno comunque redatti integralmente in forma cartacea e sul sito internet di Angopi - pare opportuno riportare un passo della relazione d'apertura di Guidi, anticipandone la stesura completa trascritta nelle pagine a seguire. Si tratta del passaggio che attiene alle attività degli ormeggiatori e barcaioli di Angopi, richiamato anche in diversi altri interventi. Dice il presidente di Angopi:
[...] quel codicillo contenuto nei cosiddetti Decreti Tesini, antesignani della legge 84/94, che facoltizzò (ripeto facoltizzò) i Gruppi ormeggiatori e barcaioli, a trasformarsi in cooperative. Facoltà di cui la nostra categoria si è immediatamente avvalsa innescando una fondamentale innovazione ed evoluzione dei Gruppi, che poterono così trasformarsi in imprese autogestite, potendosi avvalere 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 quindi di controllo dei costi, elemento essenziale nei procedimenti di determinazione delle tariffe.
Inoltre, giova rilevare, la modifica dell'art. 14 della legge 84/94, avvenuta con la legge 186/2000, a sua volta figlia della storica sentenza della Corte di Giustizia nella causa Corsica Ferries avverso a Ormeggiatori di Genova e La Spezia, che ha definitivamente legittimato il nostro servizio come servizio di interesse generale, e consolidato l'evoluzione normativa alla realtà delle esigenze dei traffici e della sicurezza portuale grazie alla proficua azione dell'attività parlamentare che peraltro ha raccolto la collaborazione della categoria con l'Autorità Marittima e con la stessa Autorità Portuale.
Vorrei però dire che non sono state soltanto la legge e l'amministrazione a permettere questa virtuosa evoluzione che ancora oggi il Codice della navigazione e lo stesso regolamento non recepiscono. Siamo stati anche noi ormeggiatori/barcaioli che, con grande abnegazione e senso di responsabilità, abbiamo seguito, e non di rado guidato, questa trasformazione".

SCANSIONE TAVOLA ROTONDA

Nella prima tornata, le relazioni della Tavola rotonda sono state svolte da: Francesco Munari, ordinario di Diritto dell'Unione europea e della Navigazione presso l'Università di Genova; Elda Turco Bulgherini, professore ordinario di Diritto della Navigazione presso l'Università di Roma 'Tor Vergara'; Mario Sommariva, segretario generale dell'Autorità portuale del Levante (Bari – Monopoli – Barletta), anche a nome del presidente dell'Authority Franco Mariani, coinvolto nell'accennato incidente stradale e giusto quel giorno sottoposto a intervento chirurgico (ovvio il saluto e gli auguri di pronto ristabilimento dell'intero consesso); Ennio Triggiani, ordinario di Diritto dell'Unione europea presso l'Università di Bari (anche in veste di padrone di casa).
La seconda, conclusiva, tornata vedeva, invece, il susseguirsi di: Raimondo Pollastrini ammiraglio (CP) comandante generale Corpo Capitanerie di porto (la sua, tra le ultime apparizioni pubbliche, salutata da tutta l'assemblea con affettuoso rincrescimento e augurio, poiché entro pochi giorni avrebbe dismesso la divisa per essere collocato a riposo); Nereo Marcucci, presidente Assologistica; Francesco Nerli, presidente Assoporti; Marco Filippi, componente VIII Commissione Senato della Repubblica; Giuseppe Lombardi, capo sezione Porti e Infrastrutture presso Confitarma; Cosimo Caliendo, direttore generale per i Porti presso il Ministero della Infrastrutture e dei Trasporti. In sintesi: la galassia marittima-portuale vivisezionata sul tavolo delle riforme dai professionisti del mondo accademico, politico, delle amministrazioni marittime e portuali nonché sotto il profilo imprenditoriale e associativo.

INTRODUZIONE COORDINATORE CARBONE

Dando la stura all'impegnativa giornata, il professor Carbone ha spiegato perché il titolo della Tavola rotonda, dedicata ancora una volta al coordinamento tra la riforma del Codice della navigazione e la riforma portuale, "Due realtà - ricorda - che sono già state già esaminate lo scorso anno e che oggi sono identificate come



un coordinamento necessario". Perché, "l'esigenza dello scorso anno era quella di verificare se questo coordinamento dovesse essere attuato; è risultato che il coordinamento non c'è, e che quindi deve essere realizzato. Ed è di questo che specificamente dovrebbe occuparsi questa nostra tavola rotonda odierna". Ma prima di chiamare il primo relatore si è concesso anche alcuni cenni di saluto e di ringraziamento. Anzitutto all'Università di Bari e ai colleghi docenti presenti nonché "per la splendida sala che ancora una volta offrono per i lavori, come già hanno fatto lo scorso anno nell'ambito della nostra riunione della Società italiana di Diritto internazionale". Poi, auguri affettuosi al presidente dell'Autorità portuale Franco Mariani, "che ci spiace molto non vedere qui tra noi perché certamente avrebbe dato un apporto significativo ai lavori della nostra giornata".
Infine, un saluto particolare all'ammiraglio Eugenio Pollastrini, "anche perché nella mia esperienza personale ho avuto l'onore di averlo come mio studente", nonché, "di averlo come collega nell'ambito dello svolgimento del mio corso di Diritto della navigazione"; ma anche per averlo "avuto come mio confidente personale tutte le volte che avevo dei problemi in molte, martoriate vicende della mia vita; tra le quali anche l'ultima esperienza in occasione della sua permanenza genovese, sulla quale, come si sa, ci sono tuttora situazioni molto delicate, sulle quali mi ero confrontato e mi continuo a confrontare con lui".

FRANCESO MUNARI

Primo relatore della Tavola rotonda - di cui si riporteranno i relativi Atti, sia in forma cartacea sia sul sito internet di Angopi - è stato il professor Francesco Munari. Tra l'altro egli ha avanzato preoccupazioni e perplessità riguardo il recepimento italiano della Direttiva europea entrata in vigore l'8 maggio 2010, attinente ai servizi, tra cui taluni portuali, e alla navigazione. Direttiva che dovrà essere ben vagliata nei suoi contenuti affinché sia di stimolo all'applicazione delle riforme e non determini, al contrario, incertezze normative e conflittualità.
Nel commentare tali asserzioni il coordinatore professor Carbone ha riconosciuto che alcuni profili potrebbero avere una portata eccedente l'ambito oggettivo dell'applicazione dei provvedimenti. Aggiungendo, però, che per quanto riguarda in particolare i servizi tecnico-nautici effettivamente sono esclusi dalla Direttiva, quindi non ricompresi nell'ambito del Decreto legislativo. "Resta fermo - ha soggiunto - che molto sarebbe da dire sulle modalità di legiferare attraverso questi decreti legislativi, che in realtà non vengono preceduti da principi e non vengono adeguatamente discussi nelle sedi che sono opportune, espropriando di fatto il Parlamento e delegando il Governo ad attuare provvedimenti che come questo sono poi importantissimi". Pertanto, ha infine ritenuto che la relazione di Munari "meriti un'attenzione per evidenziare questo aspetto, a mio avviso di carenza di sistema normativo all'interno del nostro Paese".

ELDA TURCO BULGHERINI

La seconda relazione è stata affidata alla professoressa Elda Turco Bulgherini, tra l'altro impegnata in tutta la fase evolutiva della normativa nel settore marittimo, anche con riferimento specificamente alla riforma portuale e al Codice della navigazione. Presidente dell'Associazione italiana di Diritto della navigazione e dei trasporti (formata nel 2005 e alla quale aderiscono tutti i relativi docenti delle Università italiane, allo scopo di difendere le loro specificità e cercare di intensificare i coordinamenti tra gli aspetti universitari, operativi e politici), anche per questo apprezza il convegno Angopi, da lei definito 'importante per il superamento di eventuali momenti di criticità'. Nel suo intervento la professoressa Bulgherini ha in particolare sviluppato il tema del demanio. E ciò, naturalmente, è stato colto dal moderatore; per cui, "con riguardo alla specificità dei porti", ha segnalato l'importanza della particolare caratterizzazione, in senso pubblicistico, del demanio dei porti, e che è un qualcosa di diverso e ulteriore rispetto alla altre caratteristiche dei demani dello Stato; e in quanto tale, ritiene che ciò "sia un punto di riferimento di cui è necessario tenere debitamente conto nell'arco della tavola rotonda".

MARIO SOMMARIVA

La successiva relazione è stata esposta da Mario Sommariva, di cui il professor Carbone ha ricordato il percorso, "importante sul piano professionale", vissuto prima del suo attuale incarico di Segretario generale dell'Autorità portuale del Levante. Ovvero, "vicino a vari servizi portuali e in particolare vicino alla componente del lavoro portuale": pertanto, da una "prospettiva significativa, particolarmente interessante".
Innanzi tutto Sommariva ha portato i saluti del Presidente dell'A.P. Franco Mariani, assente per il già ricordato incidente e relativo intervento ospedaliero. Un'assenza che rammarica fortemente il Presidente, poiché l'Autorità portuale del Levante ha collaborato e sostenuto l'organizzazione della Tavola rotonda. Questo perché la dirigenza dell'Authority ritiene che l'Angopi rappresenti una delle poche associazioni di categoria in grado di accomunare visioni giuridiche, economiche e sociali in discussioni serene; ovvero, confronti veri, interessanti e utili che producono cultura; tra l'altro, cultura direttamente stimolata dalle attività lavorative e quanto mai necessaria in momenti di diffuse confusioni.
Riguardo il tema della tavola rotonda ovvero 'la riforma della riforma' Sommariva lo ha tradotto e sintetizzato in una sola parola: coordinamento. Coordinamento suddiviso, però, in tre filoni: con le norme comunitarie, con la riforma costituzionale, con la legislazione nazionale, successiva – ma non solo – alla legge 84/94.
E su tale direttrice si è collocato il commento del moderatore. Che ha osservato come l'intervento abbia posto in rilievo "tutta una serie di gravi carenze che tuttora esistono nell'ambito della stessa attuazione della disciplina della legge 84/94, e che in qualche modo si pongono addirittura a monte rispetto ad un coordinamento tra quella disciplina e il Codice della navigazione, che pure rappresenta uno dei problemi più significativi che ci troviamo a dover affrontare".

ENNIO TRIGGIANI

È ora la volta del professor Ennio Triggiani, anche 'padrone di casa' in qualità di preside della facoltà di Scienze politiche dell'Università di Bari. L'ordinario di Diritto dell'Ue ha tracciato una panoramica all'evoluzione europea riguardante le attività dei porti e dei relativi servizi. "È evidente - ha commentato il professor Carbone - che l'inserimento di queste scelte europee all'interno del nostro ordinamento giuridico merita tempestività, attenzione e adeguamento corretto, il che ancora una volta ci porta a riconoscere quanto in questo settore noi siamo indietro rispetto agli altri paesi; e quanto sia necessario fare di più come presenza nostra presso l'Unione europea e come corretta attuazione della disciplina comunitaria nell'ambito del nostro ordinamento".
Poi, quasi a volere sottolineare il dispendio di energie derivato dall'alto livello dei temi trattati, lo stesso coordinatore della tavola rotonda ha proposto una sosta ai lavori. Ma poiché il tempo restante risultava veramente ristretto l'interruzione si è protratta solo pochi minuti. Trascorsi i quali si è ripreso con il nuovo tavolo dei relatori.

RAIMONDO POLLASTRINI

Il primo interprete della nuova tornata di sei interventi, è stato l'ammiraglio Pollastrini, che si è concesso una breve escursione al di fuori dall'argomento proposto dalla Tavola rotonda. Lo fa salutando quelli che egli definisce gli 'amici ormeggia-

tori' che ha incontrato nella sua carriera di ufficiale di Capitaneria di porto, ormai in via di conclusione, dopo la scalata alla massima vetta dell'Istituto. Sono gli 'amici' dei porti di Trieste, Savona, Marina di Carrara, Livorno, Viareggio e Genova, presso cui "ho avuto la fortuna di prestare il mio servizio in questi anni, dove ho avuto modo anche di apprezzare la professionalità, le capacità e le competenze di voi tutti". Poi ha soggiunto: "Credo di essere stato anche fortunato in questa mia carriera per avere avuto così tante esperienze di lavoro e di vita: esperienze che mi hanno portato anche a conoscere molte realtà portuali diverse, e lì trarre veramente molta forza per la mia attività di tipo professionale". Riferendosi poi alle tavole rotonde che caratterizzano le assemblee dell'associazione ormeggiatori e barcaioli, come questa di Bari, ne ha elogiato i contenuti, rilevandone le tematiche "di grande interesse ordinamentale, giuridico e normativo, che hanno prodotto anche atti di assoluto interesse". Tra l'altro, ricordando come il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto avesse assecondato tali manifestazioni, come altrettanto fatto per le varie iniziative professionali impostate da Angopi, ovviamente dopo averne accertato sia la validità dei progetti sia, soprattutto, la loro ammissibilità nel contesto degli obblighi professionali in capo agli ormeggiatori.

Riguardo il tema specifico posto dalla tavola rotonda, ossia l'interpolazione tra le due grandi riforme, del Codice della navigazione e della Legge 84/94, l'ammiraglio Pollastrini ha osservato che, in effetti, le relative iniziative parlamentari e governative procedono su binari diversi. Ma ha pure rilevato che comunque sono sopravvenuti interventi modificativi, per esempio con l'ingresso nel panorama portuale dei terminalisti, per i piloti e ancor più per il demanio, attraverso il Titolo quinto della Costituzione che detta il ruolo delle Regioni nel cosiddetto federalismo demaniale. Un svolta che l'ammiraglio non esita a definire epocale, anche perché attinente alla collocazione della portualità italiana, la cui classificazione effettiva risale al 1885; cosicché la 'riforma della riforma' portuale all'esame delle commissioni parlamentari dovrà tenere conto delle differenze venutesi a formare tra porti di interesse nazionale e porti di valenza regionale.

Ma da ciò, quali potrebbero essere le eventuali modifiche nell'organizzazione delle attività portuali dei servizi tecnico-nautici? "Se si scorrono i testi di legge ci si rende conto che entrambi - sia quello governativo sia quello di iniziativa parlamentare - intanto ne conservano la disciplina esistente". Quindi riconoscono l'assoluta validità di questo modello, ritenuto straordinario da Pollastrini anche a livello internazionale ed europeo, non essendo stato scalfito nemmeno dalle varie bozze di iniziative che nel tempo si sono succedute nell'ambito comunitario. Questo, "perché il modello italiano, così come è individuato nel Codice della navigazione, è un modello che regge, che ha retto molto bene agli urti della cosiddetta liberalizzazione dei servizi e a quelli dell'apertura al mercato. È un modello che si basa su una regolamentazione del mercato con un controllo pubblico, perché comunque sono servizi finalizzati alla sicurezza della navigazione: un modello che mantiene intatta la sua validità".

Dunque, un modello che va assolutamente conservato; e che anzi – ribadisce l'ammiraglio – nell'auspicata riforma dell'articolo 14 della legge 84/94 c'è l'assoluta assonanza di idee sul rafforzare il ruolo delle Autorità portuali, per esempio nell'elaborazione della tariffa. "Quindi, per quanto riguarda i servizi tecnico-nautici, c'è questa conferma di un modello ormai collaudato, assolutamente efficiente, che trova anche nell'accordo intervenuto tra armatori, utenti del servizio e prestatori del servizio un pieno consenso con la rivisitazione di questo articolo 14". In altre circostanze si è detto che laddove c'è così assoluto consenso e condivisione si dovrebbe procedere con una norma ad hoc, inserendo in uno dei provvedimenti in itinere, almeno le parti nelle quali c'è assoluto consenso. La domanda è quindi: fare una riforma della legge 84/94 per singole parti, o aspettare la riforma complessiva e globale, anche se ci si rende conto che sta parecchio stentando nel trovare una soluzione definitiva? E, ancora, chiederci tutti anche quale sarà il riassetto futuro dei porti regionali privi di Autorità portuale?

Questi e molti altri sono stati gli spunti giunti dall'intervento dell'ammiraglio Pollastrini. E di conseguenza molti sono stati i commenti che il coordinatore Carbone avrebbe voluto fare; senonché il tempo incalzava inesorabilmente e quindi, per non sottrarlo ai successivi relatori, è stato costretto a rinunciarvi: come per tutti gli altri, ad eccezione - come si vedrà - di una sola replica, per altro assai concisa. Quindi, la parola a Francesco Nerli.

FRANCESCO NERLI

Innanzi tutto, Nerli rivolge complimenti al presidente di Angopi per "come ha introdotto la discussione sia su un tema che potrebbe apparire molto tecnico e specialistico sia per tutti gli altri risvolti che ha configurato". Poi, entrando nel vivo della discussione, si è riallacciato - quale presidente Assoporti – ai concetti prima esposti da Sommariva e poi anche a quelli presentati dall'ammiraglio Pollastrini. Questo, perché è risultato del tutto evidente che la riflessione sulla legge della 'riforma della riforma' della legge 84/94 "non può che partire da una vera, effettiva e anche specialistica comprensione dei mutamenti che ci sono stati sia sul piano comunitario e nazionale" (soprattutto per quanto riguarda gli obblighi che derivano dalle Direttive comunitarie, specie quelle sull'accesso ai servizi portuali) sia con la nascita delle Regioni e l'avvento del Titolo quinto che ha innescato il progetto federalista. Pertanto, ha ritenuto che "riforma della riforma e inserimento in questo della revisione del Codice della navigazione deve partire da questi punti ineludibili". Da qui un 'pacchetto' di riflessioni - almeno quattro - su questo intreccio, "che poi deve essere finalizzato a ottimizzare una iniziativa pubblica sulla portualità e il settore marittimo in grado di far si che poi l'investitore, l'imprenditore privato crei quelle ricchezze che servono allo sviluppo del Paese, all'occupazione". Riflessioni anche ammantate di vis polemica (come il pensare che s'intendano trasformare le Autorità portuali in pubbliche amministrazioni), ma comunque di vigore propositivo, come - per esempio - ritenere che i porti di competenza regionale siano da aggregare all'Autorità portuale ad essi più vicina. E poi, riguardo l'autonomia delle Autorità portuali, è che essa è decisiva per le tutele: all'imprenditore privato che in una fase delicata come l'attuale effettua investimenti nei porti, ma tutele anche per il lavoro, rispetto alle dinamiche che vengono indotte all'interno del porto.

NEREO MARCUCCI

Subito dopo è stata la volta del sulfureo Nereo Marcucci, anch'egli di spiccato accento livornese, come i due relatori che lo hanno preceduto - Pollastrini e Nerli - e di chi - Filippi - lo seguirà. In sintesi, assecondando il suo ruolo di presidente di Assologistica, Marcucci ha lanciato un monito. Ossia: Attenzione a parlare nella 'lingua del mercato', anche perché sta riprendendo il fenomeno delle merci che vanno via mare al nord per poi ridiscendere via terra a sud. Sarà bene, quindi, "difendere il mercato domestico per difendere il pane, pur senza companatico".

Telegrafico è giunto il commento del moderatore Carbone a questa "sicuramente provocatoria relazione, che tocca alcuni punti nevralgici dello sviluppo del nostro sistema portuale, ma che tende in qualche modo a rivedere tutti i principi fondamentali che stanno alla base anche del nostro sistema. Io mi limiterei – se posso – a ricordare una espressione di Luigi Einaudi: che 'se il mercato soddisfa le domande sicuramente non è in grado di soddisfare i bisogni'. Le regola ci sono per questo; e credo che un contemperamento tra le due esigenze sia assolutamente fondamentale".

MARCO FILIPPI

Il senatore Marco Filippi ha avanzato riflessioni su due aspetti: il rafforzamento delle sue personali convinzioni sui temi marittimi-portuali scaturite dall'andamento

della tavola rotonda e la ricognizione sullo stato dell'arte dell'opera di riforma. In merito al secondo aspetto, ha ritenuto che la separazione dei lavori tra Camera (riforma del Codice della navigazione) e Senato (riforma della legge 84/94), in una forma di bicameralismo perfetto, predisposti già nella scorsa legislatura, fosse una ratio giusta; che fosse un proposito abile soprattutto nel cercare di fare presto e bene. Ma pensa altresì - e lo ha detto - che ci sia stato qualche 'difetto di semina', che ha prodotto una 'stenta crescita' dei risultati volta a volta elencati dal relatore, nonché di implicazioni sempre più ampliate e dispersive. Crede, infine, che al centro di una riforma sul futuro del sistema portuale debba essere posto con maggiore determinazione e con maggiore forza l'interesse generale del Paese; anche facendo in modo di facilitare il recupero di competitività internazionale.

GIUSEPPE LOMBARDI

Il rappresentante degli armatori di Confitarma ha posto l'accento sul fatto che poco si sia parlato dell'impegno che Angopi sta portando avanti a livello legislativo per ottenere un riconoscimento istituzionale della categoria degli ormeggiatori e barcaioli. Si tratta, invece, di una iniziativa importante, perché a differenza di altri servizi tecnico-nautici, essi non hanno un riconoscimento a livello di Codice della navigazione, a parte un 'articoletto' che ne parla blandamente e in maniera raffazzonata. Mentre l'esperienza maturata in questi ultimi anni e che li ha visti protagonisti anche assieme a Confitarma dimostra che la disciplina vista nella realtà sia difforme - in senso limitativo - a quella descritta dal Codice. E che pertanto sia giusto che Codice e Regolamento si adeguino a questo stato di co*se.*

COSIMO CALIENDO

Un dibattito proficuo, centrato su alcuni passaggi particolarmente importanti. Così Cosimo Caliendo, ultimo relatore, ha ritenuto avesse svolto la Tavola rotonda avviata a conclusione. Caliendo ha fatto riferimento ai relatori che lo hanno preceduto, cogliendone i passaggi più significativi, ovviamente nell'ottica ministeriale che rappresenta. Ma, commentandoli, li ha osservati secondo il concetto del coordinamento indicato dal titolo della manifestazione. Coordinamento che il relatore ha così immaginato: "Non tanto tra il contenuto del Codice della navigazione e il contenuto della legge 84/94, perché sono due cose diverse, nel senso che il Codice della navigazione disciplina gli istituti attinenti alcuni profili della portualità: demanio e così via, mentre la legge 84 disciplina, invece, i profili di applicazione delle regole di concorrenza nel settore portuale. Quindi, se è vero che i legami delle forme di coordinamento e di connessione esistono è altrettanto vero che siamo in due campi dove i legislatore ha determinato due diversi ordini di problemi".
Ha poi ricordato che fondamentalmente il punto principale è l'ingresso dell'Europa, sopravvenuta a sparigliare le carte; e allora il motivo di fondo è quello della normativa dell'Unione europea "che si è profondamente evoluta rispetto al quadro istituzionale che effettivamente è cambiato soprattutto con la modifica del Titolo quinto".

INFINE, IL 'SAPERE PARLATO'

Con quest'ultimo intervento si è conclusa una Tavola rotonda di particolare impegno ed efficacia. Non prima però che il coordinatore Sergio Maria Carbone esprima i suoi ringraziamenti: "Ringrazio tutti coloro che hanno partecipato attivamente a questa tavola rotonda, ringrazio soprattutto coloro che pazientemente hanno toccato questa lunga mattinata, a fronte della quale il 'sapere tacito' di cui parlava prima il presidente Guidi si è trasformato in un 'sapere parlato' di cui abbiamo goduto tutti".



Ringrazio tutti i graditissimi ospiti che hanno voluto accettare il nostro invito; un particolare ringraziamento va ai colleghi che unitamente all'amico Mario Sommariva hanno permesso la realizzazione della nostra manifestazione peraltro organizzata in questa splendida cornice che è il Salone degli Affreschi dell'Università Bari. E soprattutto con questo saluto di indirizzo colgo l'occasione per portare all'Ammiraglio Ispettore Capo Raimondo Pollastrini, il mio sentito augurio per la sua nuova e felice esperienza di vita, consapevole di aver contribuito a esaltare il ruolo dell'Istituzione che ha avuto l'onore e l'onere di dirigere in questi anni, diventando un riferimento ogni qualvolta si pensa come si può migliorare la funzione di un'istituzione pubblica così importante come il corpo delle Capitanerie di Porto. In questo saluto voglio anche testimoniare la mia personale e umana simpatia per la premura e l'attenzione da Lei dimostrata a favore di una categoria di lavoratori che in questi anni è cresciuta molto, sul piano dell'efficienza, sul piano professionale, nello svolgimento dei propri compiti anche attraverso il suo autorevole apporto. Ammiraglio Pollastrini grazie per tutto questo!



L'Ammiraglio Raimondo Pollastrini risponde all'applauso che ha accompagnato l'annuncio della sua ravvicinata quiescenza

SPONDA SUD DEL MEDITERRANEO: ECCO DOV'È LA VERA CINA DELL'ITALIA

L'attuale situazione politica sembra mostrarsi, in genere, come la coda delle iniziative portate avanti dai grandi gruppi finanziari ancora legati alle forme speculative nell'economia, e nello stesso tempo, quest'aspetto, si lega al persistere di un orien-

tamento produttivo basato sulla delocalizzazione degli stabilimenti industriali, dei servizi e da ultimo anche delle realtà portuali. Basti pensare, ad esempio e poiché ci interessa da vicino, alla creazione delle ampie zone industriali e alla localizzazione di porti in Paesi africani della sponda sud del Mediterraneo, che, come dice il Censis, "rappresentano la vera Cina dell'Italia" con, appunto, una massiccia partecipazione di aziende italiane. Registriamo, infatti, in questi Paesi notevoli investimenti certamente favoriti da misure come la creazione di zone franche, ma anche per l'impiego di operai che lavorano su standard europei, con un buon livello di specializzazione, però con stipendi lordi di 200-250 euro il mese. Allora per quanto riguarda la portualità questo stato di fatto cambia le cose, e prospetta la possibilità che il Mediterraneo possa diventare un centro propulsivo dell'economia mondiale modificando in modo incisivo il rapporto fra Europa e Africa con diversi equilibri idonei a creare significative potenzialità, ma anche gravi effetti soprattutto nelle aree più disagiate del nostro Paese. Questo è un quadro, ulteriormente deteriorato dalla più severa crisi economica e industriale del dopoguerra, che chiaramente mette in forse e in ogni caso indebolisce in tutta Europa le conquiste economiche e contrattuali dei lavoratori e degli operatori. Nessuno escluso. Va detto inoltre che se dovessimo basare lo sviluppo solo attraverso la delocalizzazione degli impianti e/o distretti industriali, metteremo in crisi tutto il mercato interno del nostro Paese e della stessa Europa, provocando una forte e deleteria controtendenza nell'occupazione che, in termini di quantità e qualità, aggraverebbe ulteriormente l'impoverimento di grandi fasce sociali: lavoratori, operai e non. È da qui che scaturisce la nostra testarda e costante convinzione che la salvezza, per fronteggiare un processo disgregante di tale portata, è determinata dalla indispensabile azione volta a rafforzare l'unità europea, condizione comunque necessaria e non oltre procrastinabile per la definizione di linee di sviluppo coerenti con l'esigenza di favorire il consolidamento dei positivi risultati conseguiti e di privilegiare un'economia sociale di mercato.

LA RIVALUTAZIONE DEI PORTI NEI 'CORRIDOI' DEL TRAFFICO MERCI

Riferendci al nostro comparto emerge un aspetto – da conseguire insieme con obiettivi nazionali ed europei – in merito all'efficienza delle dotazioni infrastrutturali capaci di favorire nel minor tempo possibile il transito della merce al minor costo. In un mondo fortemente caratterizzato da "sali e scendi" a ritmi repentini e vertiginosi, dobbiamo avere la forza di rendere i porti sempre più il punto di partenza e di arrivo di corridoi internazionali che collegando, via treno, le destinazioni più remote ed anche vicine, sappiano sfruttare le potenziali sinergie realizzabili fra mare e ferro, peraltro anche come scelte obbligate per far fronte al collasso che investe il trasporto su gomma e che paralizza l'intera mobilità (mi riferisco, ovviamente, a un trasporto ferroviario che abbia in sé quelle caratteristiche di flessibilità e tempestività che gli operatori logistici e i gestori dei nodi dell'interscambio richiedono). In realtà, e per quanto ci riguarda, di fronte ad un quadro caratterizzato dalla dirompente novità determinata dalla proposta di indirizzare massicci investimenti privati all'interno dei porti italiani in mancanza di un'importante direzione pubblica con adeguata presenza periferica ma coordinata e diretta a livello nazionale, si rischia di muoversi privi di bussola, alla cieca, senza sapere dove si è diretti e perché, con grave pregiudizio di un assetto organizzativo e produttivo del lavoro di tutto il comparto e di un equilibrato assetto distributivo delle risorse disponibili. Vanno, invece, valorizzate – tenuto conto che il traffico ha le sue leggi, i suoi boom e le sue cadute, i suoi ritmi rispetto alle condizioni naturali – le caratteristiche dell'organizzazione delle attività portuali che rappresentano una delle conquiste più avanzate e funzionali della nostra economia produttiva attenta alle esigenze di sicurezza. Infatti, produttività, sicurezza ed equità distributiva della ricchezza si coniugano nell'esperienza portuale come in nessun altro settore dei servizi. E il modello italiano è un esempio di equilibrio che deve essere meglio codificato secondo parametri europei per rappresentare un modello di riferimento sia alle nuove realtà portuali dell'Africa, sia alle realtà portuali del nord Europa per la gran parte eccessivamente orientate a esigenze produttive.



EVOLUZIONE DEGLI ORMEGGIATORI-BATTELLIERI TRA LEGISLAZIONE, CODICILLI E ... ABNEGAZIONE

Sul piano normativo, deve invece ricordarsi, in primo luogo, la quasi invisibile riforma della tariffa, che la legge 160/1989 ha trasformato da tariffa compensativa della manodopera in tariffa di servizio, permettendo l'epocale rivoluzione che ci ha caratterizzato nell'ultimo ventennio; in secondo luogo, quel codicillo contenuto nei cosddetti Decreti Tesini, antesignani della legge 84/94, che facoltizzò (ripeto facoltizzò) i Gruppi ormeggiatori e barcaioli, a trasformarsi in cooperative. Facoltà di cui la nostra categoria si è immediatamente avvalsa innescando una fondamentale innovazione ed evoluzione dei Gruppi, che poterono così trasformarsi in imprese autogestite, potendosi avvalere 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 quindi di controllo dei costi, elemento essenziale nei procedimenti di determinazione delle tariffe. Inoltre, giova rilevare, la modifica dell'art. 14 della legge 84/94, avvenuta con la legge 186/2000, a sua volta figlia della storica sentenza della Corte di Giustizia nella causa Corsica Ferries avverso a Ormeggiatori di Genova e La Spezia, che ha definitivamente legittimato il nostro servizio come servizio di interesse generale, e consolidato l'evoluzione normativa alla realtà delle esigenze dei traffici e della sicurezza portuale grazie alla proficua azione dell'attività parlamentare che peraltro ha raccolto la collaborazione della categoria con l'Autorità Marittima e con la stessa Autorità Portuale. Vorrei però dire che non sono state soltanto la legge e l'amministrazione a permettere questa virtuosa evoluzione che ancora oggi il Codice della navigazione e lo stesso regolamento non recepiscono. Siamo stati anche noi ormeggiatori/barcaioli che, con grande abnegazione e senso di responsabilità, abbiamo seguito, e non di rado guidato, questa trasformazione: anche qui, posso solo parlare per flash, ma voglio



Il presidente degli ormeggiatori del porto di Bari, Saverio Sportelli, e il figlio Stefano, fautori - assieme ai colleghi del Gruppo - dell'impeccabile organizzazione dell'assemblea/convegno ANGOPI, in posa davanti al gonfalone dell'Università 'Aldo Moro', nella cui Salone degli Affreschi (nelle pagine, in basso) si è svolta la Tavola rotonda "Riforma del Codice della Navigazione e Riforma Portuale: un coordinamento necessario".

almeno ricordare il rifiuto che, nel 1988, la categoria oppose alla proposta di assimilare il trattamento economico degli ormeggiatori/barcaioli a quello dei lavoratori portuali, in allora sinonimo di salario garantito; voglio anche ricordare la costante volontà di mantenere sotto controllo gli organici della categoria, il livello e la quantità degli investimenti per garantire congruità e trasparenza dei costi al nostro servizio e continuità al nostro lavoro.

PORTI: IL PROCESSO EVOLUTIVO PER L'EFFICIENZA E LA SICUREZZA

Oggi abbiamo anche un nostro specifico contratto nazionale di categoria, e dobbiamo dar atto alle Organizzazioni sindacali di aver colto le peculiarità del modello e del servizio. Infatti, il valore di questo contratto si realizza nel valido tentativo di fornire una risposta per conciliare la tutela dei lavoratori con le caratteristiche del servizio, dalla forte connotazione pubblica, e della sua redditività. Non va neppure sottaciuto che abbiamo sviluppato un percorso formativo di qualificazione e aggiornamento professionale che da molti anni perseguiamo volontariamente ma nell'interesse di tutti, acquisito la certificazione di qualità per la sostanziale totalità dei Gruppi; aperto la nostra attività a lavori inediti e a nuovi scenari, come le piattaforme off-shore, l'ausilio al diporto, ai tender, ai terminali di rigassificazione, e potrei continuare con tanti altri esempi, in quanto si tratta di una rivoluzione con la partecipazione pratica e da protagonisti di tutti i lavoratori perché nessuno è stato a guardare: ma ha fatto. Certo in questo ci ha aiutato l'autodisciplina, il senso di responsabilità personale e collettivo nel comprendere che il modo più efficace per tutelare la propria condizione non è quello di delegare ad altri le misure più adeguate al miglioramento del servizio, ma di assumere in proprio questa esigenza. A questo si aggiunge l'attitudine al fare che ci porta a saper svolgere un lavoro di qualità, a governare noi stessi, a entrare in relazione con gli altri su un terreno comune, senza sottovalutare l'importanza della nostra abitudine a concentrarci su problemi, sulle azioni concrete, sui parametri oggettivi della cosa in sé, e da questo costruire e trarne la nostra forza. Non si ormeggiano le navi per telefono



o via internet, bisogna stare sul posto. Voglio anche dire che quando si propongono riforme, aggiornamenti normativi, come per esempio il Decreto legislativo 81 del 9 aprile 2008, pur nel validissimo e perseguibile scopo, in materia della tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, sono passaggi che richiedono tempo per "interiorizzare il cambiamento"; si deve imparare come attuare nella pratica queste direttive: a chi rivolgersi, quali moduli usare, quali procedure seguire. Ma se avviene un incidente, non è che si può sfogliare l'ultima edizione della "valutazione del rischio" per scoprire come regolarsi secondo le nuove norme, perché siamo comunque portatori di abilità tecniche e di un sapere tacito, che ci dà la capacità di intervenire, anche se non riusciamo a formulare in parole e a tradurre in enunciazioni teoriche la capacità pratica ottenuta con l'esercizio. In conclusione rilevo che rappresentiamo un processo evolutivo, significativo per l'efficienza e la sicurezza dei porti. Ma tale evoluzione non sarebbe potuta accadere senza il consenso e l'appoggio delle istituzioni, ma anche delle nostre tradizionali "controparti", le quali hanno capito l'importanza del costante miglioramento del servizio, e a sua volta l'hanno appoggiata, favorendo queste nostre iniziative ispirate dall'intervenuta evoluzione del comparto e dall'intuizione dei bisogni che questa evoluzione avrebbe sollecitato alla nostra professione. Certo è, tuttavia, che sul piano normativo l'impianto può essere e deve essere migliorato al fine di soddisfare pienamente l'esigenza di assicurare al porto un servizio unitario e generalizzato senza privilegiare i singoli e individuali singoli interessi aziendali.

IL SECONDO MOMENTO MIGLIORE PER PIANTARE L'ALBERO DELLE RIFORME

Mi fermo qui: credo, infatti, di aver dato un'idea, utile ai fini di introdurre il nostro convegno, delle tante cose che si dovrebbero fare, e che per parte nostra desidereremmo davvero facesse il nostro legislatore. Tra l'altro, sono riforme che non richiedono coperture finanziarie, che sono politicamente neutre, e che darebbero ancora una volta risposte alla categoria e a tutto il comparto. Speriamo, davvero, che si possa cominciare a ragionarci seriamente. Nel chiudere questa mia introduzione rivolgendomi a tutti gli autorevoli relatori ed ospiti mi piace citare la giovane economista Dambisa Moyo, originaria dello Zambia, che a conclusione del suo libro Dead Aid, ha messo un proverbio africano che recita: «Il momento migliore per piantare un albero è vent'anni fa. Il secondo momento migliore è adesso». Se poi v'interessa il nostro parere, come sempre, siamo e saremo pronti.

