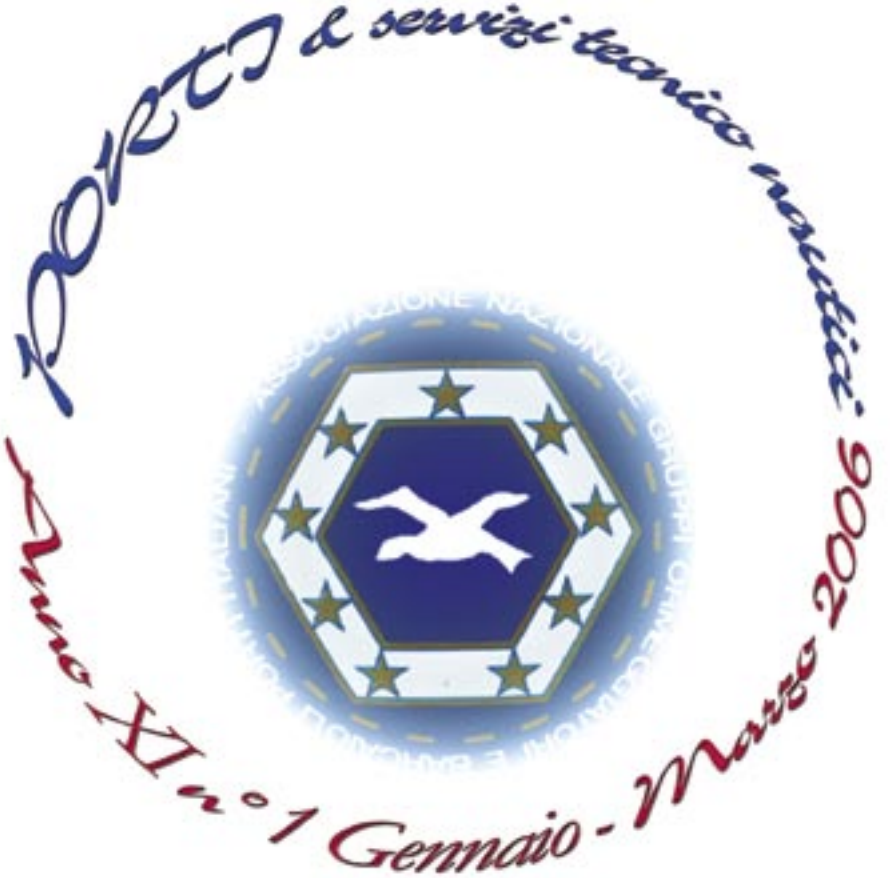
# Porti & servizi tecnico nautici

## Romezia 2005
## Assemblea A.N.G.O.P.I.
## nelle antiche terre del Tevere



Periodico di attualità e cultura marinaresca - anno XI n°1 - gennaio - marzo 2005 Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n°46) art. 1, comma 1, DCB Genova

Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani


PORTI & servizi tecnico nautici
Anno XI n°1 Gennaio - Marzo 2006




Fantasia ittica nella copertina di un menù preparato da Italia di Nav. per una crociera della Tn. Leonardo da Vinci negli anni 60


Anteprima

Assemblea Angopi

Eba

Sicurezza

Capitanerie di Porto



**PORTI & SERVIZI TECNICO NAUTICI** PERIODICO di CULTURA e ATTUALITÀ MARINARA

a cura di **A.N.G.O.P.I.** Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani
00198 ROMA, via Ancona, 37 - Tel. 06.4424.9850 - 06.4424.9853 - Fax 06.4424.9862 -www//angopi.it

**Direttore**
CESARE GUIDI

**Direttore responsabile**
GIORGIO GIORGINI
**Redazione e pubblicità**
Sea Services

16144 Genova - via Stefanina Moro, 99
Tel. 010.832.8110 Fax 010.846.0819 Cell. 335.666.8744
e-mail: seaserv@tin.it - seamonza@tin.it
**Progetto grafico e impaginazione**
Barbara Giorgini - Claudia Giorgini

**Stampa**
S.B.R. srl – Portici (NA)
**Autorizzazione**
Trib. Genova N°1 – 97

# Rombo di mare

## sulla nuova legislatura



due domande a:

# Piattaforma

**Mario Sommariva** Direttore A.N.C.I.P. - Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali

Sistema portuale italiano con il fiato grosso. Per rimediare alla prolungata fase di stagnazione e invertirne la tendenza urgono tempestive azioni di rilancio. Nella contesa pre-elettorale i porti e più in generale il sistema trasporti hanno trovato un proprio spazio, anche se piuttosto defilato ed esiguo rispetto alla loro importanza nel panorama economico e sociale del Paese. Cessato il clamore del confronto elettorale il timone politico italiano dovrà però dare ascolto al rombo degli appelli del mare, pena il definitivo offuscamento ed emarginazione. Attese che Mario Sommariva, esperto di portualità, ha sintetizzato in una concreta 'piattaforma di rilancio'.

## PORTI

Quali saranno i provvedimenti legislativi e di sostegno infrastrutturale che il prossimo Governo dovrà decidere con tempestività per frenare il netto rallentamento della crescita dei traffici nei porti italiani, favorendo il rilancio della loro concorrenzialità mediterranea ed europea?

*Innanzitutto è indispensabile riprendere la programmazione nel sistema dei trasporti che è stata quanto mai confusa dopo l'abbandono, da parte del Governo, del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica. In secondo luogo bisogna tornare ad investire nelle infrastrutture portuali risolvendo in primo luogo l'emergenza dei dragaggi che hanno bisogno di essere assoggettati ad una normativa specifica. Oggi il sistema portuale italiano non è in grado di corrispondere più alle esigenze di programmazione dei grandi operatori internazionali che, conseguentemente, scelgono di investire altrove. Inoltre bisogna ripartire dalle "piccole opere". Si tratta cioè di quegli adeguamenti minimi alle reti che servono ad ultimare dei collegamenti o ad eliminare i cosiddetti "colli di bottiglia" infrastrutturali. Penso alla celebre galleria di Cattolica che ostacola il trasporto di container sulla linea adriatica oppure al binario unico fra il Porto di Taranto e la dorsale adriatica o ancora ai sette chilometri di ferrovia fra Gioia Tauro e la Tirrenica per la quale abbiamo atteso anni. Occorre poi riorganizzare i servizi. Serve un lavoro di coordinamento sia centrale che territoriale. Servono dunque, da un lato un Ministro dei Trasporti nel vero senso della parola e poi Presidenti delle Autorità Portuali nella pienezza delle loro funzioni, capaci ed autorevoli.*

## di rilancio

## & SERVIZI

La gestione dei sistemi portuali richiede specializzazioni sempre più evolute delle capacità professionali, tecniche e organizzative nel proprio ambito opera-tivo. Considerato che in tale ambito si colloca anche la categoria degli ormeggiatori-barcaioli, come si evidenzia l'attuale suo apporto nel contesto portuale, anche alla luce dei progressi qualitativi tratti da specifici addestramenti professionali e dall'oculata gestione dei Gruppi?

*Nei porti, oltre alle infrastrutture servono imprese efficienti e risorse umane protagoniste dei processi di evoluzione e cambiamento. Credo che tutti gli operatori dovrebbero far leva sulla qualità del lavoro, sulla professionalità e sulla maggior sicurezza come scelte strategiche di una nuova stagione di rilancio dei porti italiani. In tutti i servizi portuali, questi elementi devono essere considerati parte integrante, vorrei dire essenziale, della competitività del sistema. In questo quadro è fondamentale il ruolo dei vari soggetti che fanno riferimento ad esperienze di autogestione, fra i quali gli ormeggiatori - barcaioli e le imprese derivanti dalla trasformazione delle ex Compagnie Portuali. L'autogestione, quando produce qualità e sicurezza, capacità di innovazione ed investimento, può rappresentare un autentico "valore aggiunto" per il sistema portuale. Spesso, purtroppo, si è pensato che, mortificando il lavoro, riportando la gestione di ogni attività alla logica dell'impresa capitalistica classica, fondata sul lavoro dipendente e su logiche di profitto si sarebbe raggiunta una maggiore efficienza. Io non credo sia così. Sono invece convinto che Il modello cooperativo corrisponda meglio alle necessità dell'erogazione di servizi che debbono coniugare il massimo di flessibilità con il massimo di professionalità e sicurezza. Questi aspetti sono trasversali a tutte le attività portuali: dai servizi tecnico nautici alle operazioni portuali. In questo gli Ormeggiatori sono un esempio di grandissima efficienza. Il sistema tariffario degli Ormeggiatori, costruito nella concertazione con tutte le parti interessate, dimostra che si possono coniugare economicità e professionalità. Ciò è possibile se il dialogo prevale sulle spinte alla prevaricazione ed alla deregolamentazione. Credo anche che si debba dare atto, in questo contesto, al grande contributo che gli Ormeggiatori italiani hanno dato, in Europa, alla battaglia perché, anche in sede comunitaria, non prevalessero logiche di deregolamentazione in settori dove la tutela della sicurezza e dell'interesse generale sono assolutamente prevalenti. Per questo penso che la storia dei gruppi ormeggiatori che ha antiche radici possa guardare con serenità all'avvenire.*

DOCUMENTO PROGRAMMATICO SUI PORTI INDIRIZZATO AL NUOVO GOVERNO



Ippolito Caffi: Vapori da commercio (taccuino di disegni - Venezia Museo Correr)

# La mappa della ripresa

***Ancip, Angopi, Assiterminal, Assocostieri, Assologistica, Assoporti, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori, Filt-Cgil, Fise-Uniport, Fit-Cisl, Uiltrasporti: in rigoroso ordine alfabetico la galassia associazionistica e sindacale degli scali marittimi italiani in data 13 aprile 2006 ha stilato e unitariamente siglato il "Documento programmatico sulla portualità" da sottoporre all'attenzione del nuovo Governo.***
***Nel loro documento le associazioni e le organizzazioni pongono in risalto l'urgenza di adottare misure atte a rilanciare l'offertaitaliana dei porti e della logistica dei trasporti a fronte dei progressi competitivi maturati sia nel Mediterraneo sia nel Nord Europa.***

## PREMESSA

Le sottoscritte Associazioni e Organizzazioni intendono. sottoporre all'attenzione del futuro Governo - affinché ne tenga conto nelle sue elaborazioni programmatiche alcuni essenziali nodi problematici riguardanti la portualità nazionale, il cui ruolo .strategico al servizio del sistema-Paese è da tutti riconosciuto, ma non ha trovato negli ultimi anni adeguate politiche di sostegno, tanto che il settore ha, invece, riscontrato vincoli che ne hanno rallentato lo sviluppo. Le questioni che verranno affrontate si collocano nell'ottica di un recupero di competitività degli scali italiani e delle attività che con essi interagiscono, scali che, dopo aver conquistato quote di mercato sino al 2003, in quest'ultima fase, hanno. purtroppo evidenziato segni preoccupanti di flessione rispetto ai concorrenti porti mediterranei e nord-europei.
I punti cruciali che, a nostro avviso, meritano di essere affrontati, nel contesto di una complessiva e coerente politica per il comparto marittimo-portuale, riguardano essenzialmente:
~ il definitivo. ed effettivo superamento di una "fase di emergenza" sotto il profilo finanziario che, indotta dai vincoli alla spesa delle Autorità Portuali, solo apparentemente da ultimo rimossi, hanno bloccato le possibilità di potenziamento infrastrutturale dei porti, nonché l'attivazione, per il futuro, di meccanismi di autonomia finanziaria che diano certezze ai flussi di investimento in opere portuali;
~ la conferma della identità delle Autorità Portuali come soggetti di regolazione e programmazione delle realtà portuali e, allo stesso tempo, la individuazione di adeguati punti di equilibrio nel rapporto Stato - Regioni - Enti locali per quanto riguarda la portualità, in modo da superare una recente fase di esasperata conflittualità che ha introdotto forti elementi di precari età nell'assetto gestionale di alcuni porti;
~ la risoluzione della problematica dei dragaggi, divenuta ormai una vera emergenza, e la semplificazione nonché lo snellimento delle procedure di pianificazione delle opere portuali, al fine di superare le attuali criticità che comportano tempi di realizzazione assolutamente incompatibili con le dinamiche del mercato e con le richieste di investimento dei grandi operatori "globali";
~ la conferma del ruolo strategico della figura del terminalista portuale che, insieme all'istituzione dell'Autorità Portuale, è stato un elemento decisivo per la rinascita dei porti;
~ la riaffermazione dell'importanza del fattore lavoro e quindi di un'adeguata e moderna politica delle risorse umane e delle connesse protezioni sociali, quale componente essenziale per avere più efficienza, qualità e sicurezza nella erogazione dei molteplici servizi portuali.

## IL RUOLO DEI PORTI NELLA RETE LOGISTICA E LE SCELTE PER LO SVILUPPO

Considerata l'importanza già oggi rivestita dai maggiori porti italiani in termini di traffici di merci che attengono al settore energetico, commerciale, container, ecc. (rinfuse liquide a partire dai consistenti quantitativi di prodotti petroliferi e chimici, rinfuse

solide, merci varie) transitate in import ed export, trasportate per via marittima, e di quelle in cabotaggio nazionale, nonché dei flussi dei passeggeri che fanno capo ai predetti scali e tenuto conto degli scenari di crescita attuali e di medio periodo che caratterizzeranno l'economia mondiale ed i traffici marittimi intercontinentali, europei e mediterranei, rimane forte l'esigenza di dotare il Paese di una portualità commerciale e industriale di rilievo internazionale e nazionale, in grado di operare come componente fondamentale e capillare di un sistema infrastrutturale e logistico complessivamente inteso, nel quale si collocano i gestori dell'intera catena logistica e gli operatori dei trasporti.
In questo quadro sarà utile identificare i ruoli precipui che ciascun porto potrà giocare su i seguenti essenziali versanti:
- intercettare i flussi di traffico infraoceanici con funzioni di redistribuzione nell'area di riferimento e inoltro ai mercati ed alle aree produttive europee;
- porsi al servizio della crescita territoriale dei sistemi produttivi regionali di area vasta come "regional port" (porti di destinazione finale), con caratteristiche di plurifunzionalità;
- operare come terminale della rete delle "Autostrade del Mare" nella sua articolazione nazionale, comunitaria e mediterranea;
- agire come terminale per approvvigionamento del mercato energetico.
A questo processo di identificazione devono concorrere i piani generali di settore già disponibili (a partire dal PGTL) ed un ampio confronto con tutti gli attori, ivi comprese le Regioni e le Autorità Portuali, che contribuiscono a tale processo apportando la loro esperienza ed i propri atti di pianificazione e programmazione (POT e PRP). A tale fine, la politica portuale intesa come localizzazione ed utilizzo delle infrastrutture, non può che rispondere ad una logica di sistema-Paese e ad orientamenti unitari che evitino normative difformi sul terreno nazionale. Rimane altresì importante il ruolo delle imprese portuali, le quali - ricercando anche forme di adeguata flessibilità operativa in sintonia con la vigente legislazione - agiscono per la crescita del comparto; si conferma pertanto la validità del contesto normativo inteso a salvaguardare - in sintonia con i principi comunitari - meccanismi di corretta concorrenza pur con elementi di regolazione, stante la natura pubblica del bene porto e le dimensioni di mercato limitato dei singoli scali marittimi.

## DEFINITIVO ED EFFETTIVO SUPERAMENTO DELL'"ENERGENZA" FINANZIARIA

Al fine di conseguire gli obiettivi prima indicati, è ineludibile anzitutto garantire alle Autorità Portuali la possibilità di impegnare e spendere le risorse pubbliche già disponibili per realizzare interventi che diano le prime risposte rispetto alle esigenze dei traffici, dell'utenza e della sicurezza delle operazioni portuali.
I vincoli, riferiti sia al versante infrastrutturale che alla spesa corrente, previsti dalla legge finanziaria 2005, rimossi in parte e tardivamente nel 2005, permangono sostanzialmente per il biennio 2006-2007 a causa di una ristrettiva interpretazione da parte del Ministero dell'Economia e delle Finanze dell'articolo 34 *septies* della Legge n. 80/2006 recentemente approvata, la cui ratio intendeva invece sbloccare tali vincoli di spesa. Ciò ha ritardato e ritarderà la capacità dei nostri maggiori scali di rispondere alle dinamiche del mercato internazionale, danneggiando inoltre pesantemente la funzionalità delle stesse Autorità Portuali. Richiediamo pertanto l'effettivo sblocco delle spese infrastrutturali da realizzarsi nei porti. .
Appare poi indispensabile elaborare un programma di interventi e di finanziamenti, con una proiezione temporale di medio periodo, che renda effettiva la capacità dei porti di svolgere efficacemente la propria peculiare funzione strategica, sia rispetto alle componenti tipicamente marittimo - portuali (banchine, piazzali, etc.) che alle altre componenti infrastrutturali e logistiche (interfaccia porto. - aree urbane, collegamenti con le grandi reti terrestri nazionali e TEN e con i. nodi logistici retroportuali, etc.). A questo riguardo, e soprattutto a tutela della portualità nazionale, appare anche necessario. che il Governo partecipi. attivamente alle discussioni nelle sedi comunitarie europee deputate alla definizione delle azioni di politica comunitaria per la progettazione e realizzazione del sistema logistico dell'Europa (corridoi, reti infrastrutturali e immateriali, trasporti marittimi, etc.).
Nelle more dell'attuazione di una effettiva autonomia finanziaria delle Autorità Poruali (di cui si dirà successivamente), un programma come sopra prefigurato non può prescindere dal supporto finanziario dello Stato, con il quale potranno bene integrarsi possibili risorse di operatori privati e di altri attori della logistica, in particolare (ma non solo) per quelle componenti non tipicamente portuali prima richiamate.
Non ignorando peraltro le attuali difficoltà del bilancio pubblico, si manifesta la disponibilità a confrontarsi su ipotesi di graduazione temporale delle priorità e razionalizzazioni di investimento, e quindi di concentrazione di nuove risorse finanziarie su un numero limitato di progetti di rilievo strategico, alla luce di criteri che tengano conto del ruolo svolto da ciascun porto rispetto alle dinamiche del mercato, nonché degli interventi in. corso nel medesimo e delle diverse fonti di finanziamento; dell'effettivo grado di utilizzazione degli stanziamenti già oggi disponibili; del livello delle progettazioni in atto.

## SOGGETTIVITÀ ISTITUZIONALE, AUTONOMIA E FUNZIONI DELLE AUTORITÀ PORTUALI

Accanto alle priorità di natura infrastrutturale, immediate e di medio periodo, vi è poi l'esigenza di una messa a punto del quadro di riferimento istituzionale e normativo nel quale opera la portualità, tenendo conto dell'attuale ripartizione delle competenze (vigente-titolo V della Costituzione), ma anche delle sue evoluzioni legislative e nell'intento comunque di rimuovere fattori di conflittualità che non giovano certo allo sviluppo dei nostri porti.
La peculiarità delle funzioni attribuite alle Autorità Portuali (che come noto amministrano porti di rilevanza internazionale e nazionale, nodi strategici dello S.N.I.T.) ha indotto il legislatore a riconoscere esplicitamente alle medesime, nel testo attuale della legge 84, un ordinamento speciale ed un particolare regime di bilancio, nonché ad escludere la loro automatica assimilabilità alla pubblica amministrazione ed ai tradizionali enti pubblici non economici.
Senza ripetere, per sinteticità, gli elementi distintivi del particolare assetto ordinamentale delle Autorità Portuali configurato dalla Legge n. 84/94, occorre garantire e rafforzare la soggettività e l'autonomia delle Autorità Portuali e creare un contesto di maggiore chiarezza e certezza.
In coerenza con orientamenti dell'UE, deve rimanere centrale la funzione dell'Autorità Portuale di ente regolatore (operante secondo il principio di trasparenza), oltreché di pianificazione e di programmazione; non riconducibile a modelli puramente privatistici (ad es. di tipo societario). Va altresì effettivamente rafforzato il compito, in capo al Presidente delle Autorità Portuali, di coordinamento delle attività svolte nel porto dalle altre Pubbliche Amministrazioni (ferme restando le rispettive competenze); ciò al fine di migliorare l'efficienza dell'insieme dei servizi offerti dal porto.
Per quanto riguarda le funzioni già attribuite dalla legge all'Autorità Portuale, riteniamo che queste vadano tutte riaffermate e consolidate, senza alcuna erosione di competenza da parte di altri soggetti. Restano inoltre fermi i significativi contributi di know-how che provengono dai terminalisti e dagli operatori portuali ai fini dello sviluppo dei traffici e delle attività portuali.
Il numero delle Autorità Portuali non deve essere incrementato, considerato il ruolo che esse sono chiamate a svolgere. Una soluzione praticabile, laddove se ne creino le condizioni, può essere quella, già utilmente realizzata, di aggregare, previa inte-

sa con la Regione competente, intorno ad una Autorità Portuale già esistente altre realtà portuali minori econtigue.
Considerata la natura giuridica ed i compiti autoritativi svolti dalle Autorità Portuali, è altresì indispensabile eliminare ogni contenzioso circa il regime fiscale da applicare ai canoni per concessioni demaniali introitati dalle Autorità Portuali.
Fermo restando il principio in base al quale le Autorità Portuali non possono esercitare, né direttamente né tramite .la partecipazione di società, operazioni portuali ed attività ad esse connesse, occorre che le Autorità Portuali siano sempre più coinvolte nei processi di governo del territorio e del sistema logistico ed intermodale nei quali i porti sono inseriti, affinché, collaborando con i diversi livelli istituzionali e con i soggetti imprenditoriali privati, esse realizzino opportune sinergie per ottimizzare i servizi logistici.

## AUTONOMIA FINANZIARIA

Nella quasi totalità dei Paesi dell'UE tutti i diritti (o tasse) marittimo-portuali riscossi nei porti sono destinati alle Autorità Portuali ovvero agli Enti che amministrano i rispettivi porti, anche se detti Enti beneficiano di finanziamenti pubblici finalizzati alla realizzazione di opere infrastrutturali portuali. In Italia, invece, le Autorità Portuali introitano soltanto dal 2006 il 100% della tassa sulle merci imbarcate e sbarcate (c.d. "tassa portuale"), mentre le altre due tasse ("erariale" e di "ancoraggio") riscosse negli scali marittimi affluiscono e, a legislazione vigente, continueranno ad affluire al bilancio dello Stato. Questa anomalia pone i nostri principali scali in posizione di evidente svantaggio rispetto ad altri porti. comunitari, a partire da quelli direttamente concorrenti.
Per una effettiva "autonomia finanziaria" delle Autorità Portuali, che consenta alle stesse di finanziare direttamente la realizzazione di opere infrastrutturali, è necessario che l'intero gettito .delle suddette tre tasse affluisca alle Autorità Portuali e che .alle stesse venga altresì destinata una quota dei tributi, diversi dalle tasse e diritti portuali di cui sopra, riscossi dalla Dogana nei porti rientranti nelle circoscrizioni territoriali delle medesime Autorità Portuali. Ciò consente di rimettere nel circuito portuale la "ricchezza" che le attività del porto generano e permetterebbe di tradurre in interventi concreti e con tempi adeguati quanto previsto nella pianificazione e programmazione portuale (Piani Regolatori Portuali e Piani Operativi Triennali), in coerenza con gli strumenti urbanistici vigenti.
Andranno inoltre previsti idonei meccanismi perequativi per favorire un consolidamento ed una crescita armonica delle dotazioni infrastrutturali della portualità sull'intero territorio nazionale, facendosi anche carico delle specifiche esigenze dei porti di transhipment. Considerata la progressività e gradualità che si prefigura per il processo di devoluzione delle risorse, dovrebbe comunque esplicitamente prevedersi che, fino alla completa attuazione di tale processo, nei porti maggiori (e quindi in quelli sedi di Autorità Portuale), continui a spettare allo Stato l'onere per la realizzazione delle opere di grande infrastrutturazione.

## PROBLEMATICA DEI DRAGAGGI, PIANIFICAZIONE E REALIZZAZIONE DELLE OPERE PORTUALI

Quanto alla realizzazione di opere infrastrutturali una priorità assoluta è rappresentata dalla risoluzione della problematica dei dragaggi ovvero dell'approfondimento dei fondali portuali, che, considerato l'attuale blocco di diversi interventi indispensabili per la competitività dei porti, costituisce ormai un'emergenza e come tale deve essere affrontata. L'applicazione analogica del Decreto del Ministero dell'Ambiente n. 471/99 ai dragaggi, alla messa in sicurezza ed alle bonifiche portuali deve essere sostituita da una normativa specifica assunta con caratteri d'urgenza. I contenuti di questa. decretazione dovranno rimuovere anche gli effetti aggravanti delle perimetrazioni, ex L. n. 426/98, art. 1, comma 4, dei siti di bonifica di interesse nazionale che al momento risultano sovradimensionati. Si dovrà altresì superare l'uso restrittivo e strumentale delle previsioni del Decreto Legislativo n. 152/99, salvo che per i porti le cui aree a mare coincidono con quelle definite per accordo internazionale "Santuario dei cetacei".
Un punto cruciale, che merita adeguati interventi correttivi, riguarda poi le procedute di pianificazione delle opere portuali, per la quale si riscontra ormai una grave sfasatura fra i tempi di realizzazione e le attese dei terminalisti portuali, dei grandi operatori nazionali ed internazionali le cui scelte di investimento abbisognano di risposte immediate e certe.
L'esperienza di questi anni ha evidenziato punti di criticità sia in ordine alla durata dei tempi. di perfezionamento del Piano Regolatore Portuale (PRP) e delle singole fasi della procedura medesima, sia per la realizzazione di determinati interventi (in particolare i dragaggi). Egualmente critici sono risultati i rapporti tra le previsioni del PRP e gli altri strumenti di programmazione territoriale (es. PRG cittadino, Piano Territoriale di Coordinamento, Piano Regionale dei Trasporti, etc.). Senza intaccare la specialità della pianificazione portuale, occorre, pertanto, immaginare efficaci modalità di soluzione delle eventuali dissonanze tra le previsioni dei diversi strumenti di programmazione, nonché una semplificazione e razionalizzazione delle valutazioni previste ad oggi dalla legge 84 (quella tecnica del Consiglio Superiore dei LL.PP. e quella di impatto ambientale).
Occorrerebbe quindi:
- stabilire legislativamente tempi certi per le diverse fasi dell'iter di perfezionamento del PRP, dall'intesa con il/i Comune/i interessato/i fino all'approvazione da parte della Regione, individuando modalità per la definizione degli eventuali casi di mancate intese;
- sostituire all'esame tecnico del Consiglio Superiore dei LL.PP. e alla VIA una "valutazione integrata tecnica e di impatto ambientale" effettuata da un'apposita commissione paritetica, composta da membri dello stesso Consiglio Superiore e della Commissione VIA;
- attribuire alle previsioni di Piano regolatore portuale, approvato comunque previa intesa e con gli apporti degli enti locali e della Regione, forza di variante degli strumenti urbanistici vigenti e, quale logico corollario, svincolare ogni manufatto da. realizzare in ambito portuale da ulteriori permessi e autorizzazioni.
Va inoltre previsto che i progetti di opere di grande. infrastrutturazione costituenti adeguamenti tecnico - funzionali di PRP approvati non vengano assoggettati alla procedura per la valutazione di. impatto ambientale, dando così supporto normativo ad un indirizzo da tempo formulato dal Consiglio Superiore dei LL.PP.

## LAVORO PORTUALE

Permane la validità delle norme contenute nella L. n. 84/94 e successive modificazioni in tema di lavoro portuale, norme che hanno consentito di coniugare . positivamente la tutela dei lavoratori, i rapporti tra le imprese portuali in regime di concorrenza, una maggiore efficienza dei porti e l'economicità nell'erogazione dei servizi. Si rende necessario quindi riaffermare tali valenze e mettere in campo una politica di moderna gestione delle risorse umane facendo leva sullo strumento "formazione" nel quadro di una costruttiva concertazione tra le parti sociali, sindacali e datoriali, nonché istituzionali, sia a livello locale sia a livello nazionale.
In tale ambito, va data attuazione a quanto previsto nell'accordo sottoscritto tra le parti sociali recentemente innanzi al Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali in tema di CIGS per il corrente anno da riconoscere ai lavoratori portuali, nonché va ricercata una definizione strutturale per l'indennità di mancato avviamento per i lavoratori portuali dei soggetti di cui all'art. 17, L. n. 84/94.
A questo riguardo, considerate la variabilità dei traffici e la flessibilità dell'organizzazione del lavoro portuale, si prospetta l'introduzione di una specifica normativa che, tenuto conto degli strumenti di carattere generale inerenti ai trattamenti di integrazione salariale,.si adatti alle peculiarità dell'attività portuale.




# Porti & Trasporti sul proscenio politico

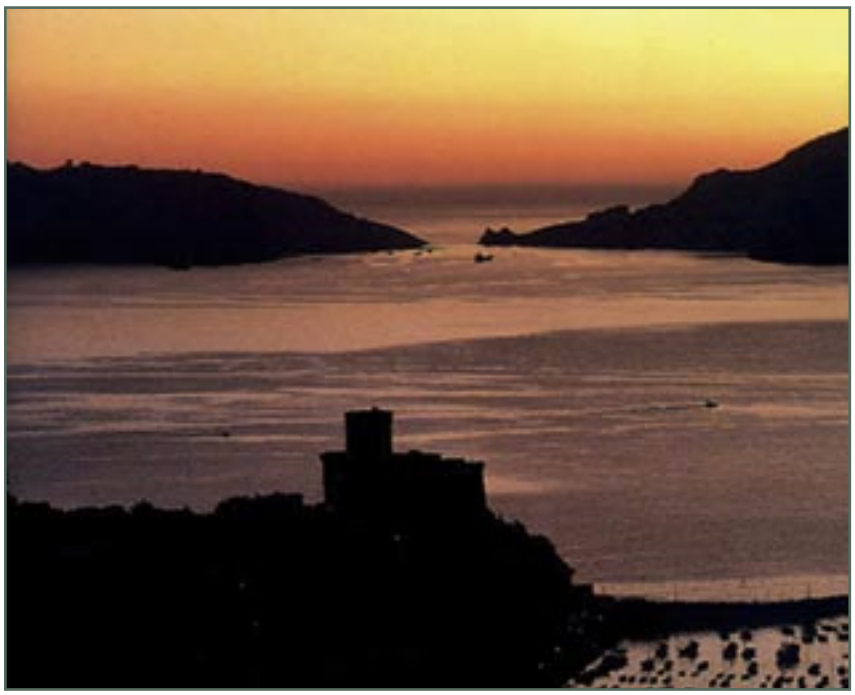
## DA LERICI AL MEZZO-GIORNO CONVEGNI, MA ANCHE PROGETTI, IN DIFESA DELL'ECONOMIA MARITTIMA

Porti italiani in affanno. Lo stupefacente slancio che li aveva imposti al vertice mediterraneo dei traffici marittimi, destando inquietudini perfino nell'aristocrazia nordeuropea, si è progressivamente affievolito. Tanto che impietose statistiche mostrano oggi un quadro parecchio sfuocato rispetto agli obiettivi fissati dalle proiezioni di sviluppo dei trasporti via mare. Trasporti che hanno volto la prua altrove, su scali concorrenti, allettati da 'facility' consentite da opportune, tempestive e largheggianti politiche di investimenti. L'elenco dei porti che risalendo la corrente hanno scavalcato, o insidiano la posizione di quelli italiani è piuttosto corposo. Ma ancora più allarmante è il rapido ampliamento del gap dinamico e, soprattutto, l'assidua considerazione riscossa dagli organismi preposti al loro sviluppo.

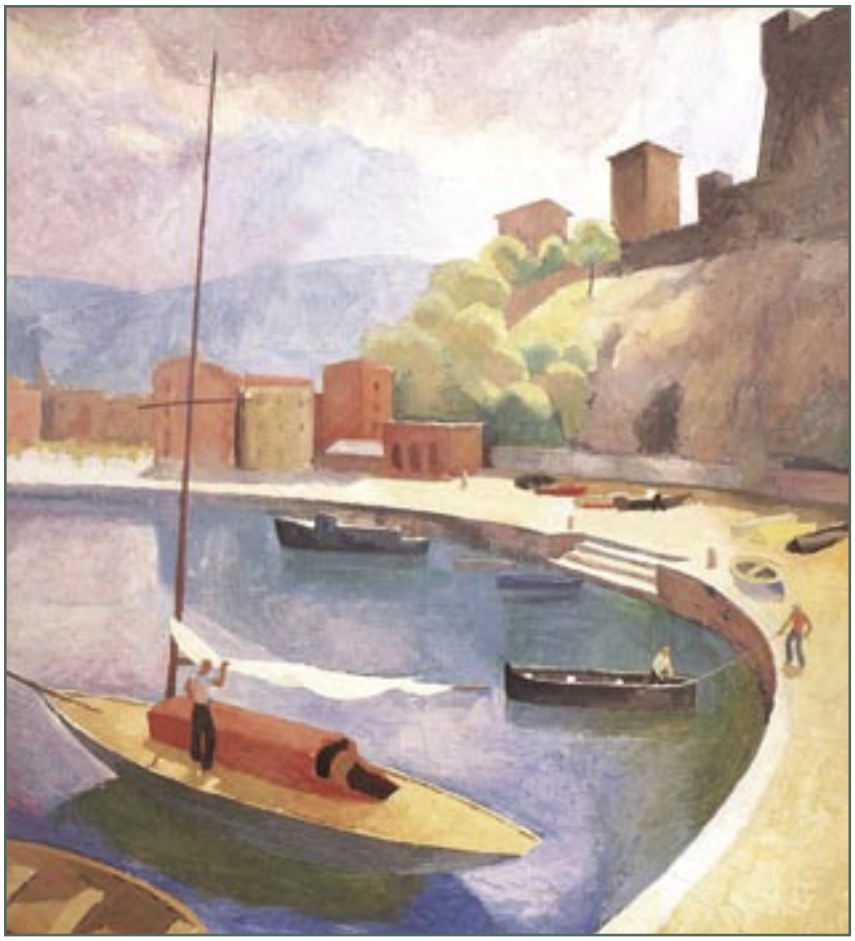
Anche in questo contesto l'Italia dei porti segna il passo, mentre il potenziamento delle infrastrutture è la principale sfida competitiva. Perché è soprattutto lì, in quella lungimiranza, che i sistemi portuali si giocano il proprio futuro, la loro sopravvivenza nell'economia marinara. E bene lo scandiscono le accorate voci che, sempre più insistenti, si moltiplicano nel postulare azioni di salvaguardia per una conquista pagata anche dai sacrifici delle comunità portuali. Ciò che a tale proposito hanno fatto o hanno detto di voler fare i responsabili del Governo della passata legislatura è noto agli 'addetti ai lavori'. Né qui è il caso di tornarvi. Anche gli oppositori di centrosinistra, in corsa per la nuova legislatura, hanno illustrato il programma della loro coalizione su porti, trasporti marittimi e logistica. Magari riallacciando il filo cominciato a dipanare con la legge 84/94, foriera di tanti successi. Hanno informato delle loro intenzioni a cominciare dal convegno di Lerici: *"Il trasporto via mare: una grande risorsa per l'Europa"*, organizzato dalla Margherita e guidato dall'ex ministro dei Trasporti Tiziano Treu, presente il leader Francesco Rutelli, il ministro delle Infrastrutture e Trasporti in carica, Pietro Lunardi. Convegno come in tutte le altre simili occasioni seguito da rappresentanti di Gruppi ormeggiatori e barcaioli o del vertice della loro associazione Angopi. Oltre l'appuntamento di Lerici, in date più recenti, piuttosto frequenti, approfonditi e affollati si sono mostrati convegni e conferenze organizzati sotto i simboli Quercia-Uniti nell'Ulivo per l'Europa ('maestri di cerimonia' Giuseppe Soriero, responsabile Ds Logistica e Reti nel Mezzogiorno, e Cesare De Piccoli, responsabile Ds Imprese e Infrastrutture). Già i titoli indicano la vastità e complessità degli argomenti presentati e dibattuti da palco e platea, espressioni tanto della pubblica amministrazione e della politica quanto dell'imprenditoria, dei servizi e del lavoro, tutte ben addentro alla galassia dei porti. Eccone allora tre: *"Avvicinare il Sud. Oltre i porti: logistica e reti per lo sviluppo del Mezzogiorno"*; *"Porti: il lavoro che cambia"*; *"Italia. Piattaforma logistica del Mediterraneo"*. Per tutti il comune denominatore delle strategie difensive e di rilancio attraverso la mobilitazione di capitali pubblici, di energie imprenditoriali, del consenso dei lavoratori e delle realtà locali per frenare il depauperamento della risorsa-mare.

Altrettanto attivo il genovese 'EuropaLiguriaMediterraneo', Centro di iniziativa per le politiche europee riconducibile a Marta Vincenzi, europarlamentare di Uniti nell'Ulivo – Gruppo Pse. Che non si è limitato a coinvolgere gli svariati

attori del trasporto in dibattiti, ma che col suo Quaderno "*Città porto: governare la transizione . La proposta*" è andato oltre, mettendo a punto un progetto di notevole fattura finalizzato al decongestionamento del porto di Genova. Ovvero il progetto del 'porto lungo', pensato in funzione locale, ma con 'licenza d'export' in altre realtà portuali italiane, e soprattutto schierato nel più vasto contesto dell'incremento dei traffici in chiave europea, ma con garanzie di salvaguardia ambientale. Dunque 'porto lungo', ossia – spiega Marta Vincenzi – un'altra via rispetto a quelle fino ad oggi battute; una via soft rispetto a quella di ingenti investimenti materiali, però assai impegnativa per la politica chiamata a decidere su regole, incentivi, servizi di interesse economico generale. La proposta fatta da Elm di 'porto lungo' o 'porto di terra', con un utilizzo pieno del trasporto ferroviario, va nella direzione di rendere compatibile lo sviluppo dei traffici e la qualità della vita dei genovesi. 'Porto lungo' governato dall'Autorità portuale - e non piattaforma logistica spostata a terra -, la cui localizzazione potrà essere solo il risultato dell'incontro tra la disponibilità dei comuni e l'interesse degli operatori".
Assiduo compartecipe dei consessi sui trasporti, nei tempi concessi dai suoi impegni politici, si è dimostrato il segretario Ds. Piero Fassino. E non certo a digiuno in materia, in una intervista a tutto tondo, rilasciata pochi giorni prima delle elezioni, nonché nel dibattito di una seguita trasmissione televisiva, ribadisce la sua attenzione verso i porti. Affermando che: "Dobbiamo cogliere l'opportunità della nostra posizione strategica e far diventare l'Italia la porta d'ingresso di tutto quello che arriva dall'Asia e da continenti lontani. Quindi bisogna investire nei porti, nei servizi terziari, nei centri di stoccaggio e trattamento delle merci, nella navigazione del mare nonché migliorare i collegamenti ferroviari e viari. I porti sono un volano di sviluppo straordinario in cui possono essere coinvolti capitali pubblici e privati". Poi, un obiettivo: "Prepareremo un grande masterplan della portualità". Riecheggia il compagno di partito Pierluigi Bersani, già Ministro dei Trasporti, che si addentro nel più specifico. Affermando che la riforma sarà 'ripresa in mano' sia per gli aspetti finanziari ("la finanza portuale deve essere emancipata dai vincoli, dando alle Autorità portuali la possibilità di programmare da sole") sia per le nomine dei vertici delle Authority ("Il rapporto con le Regioni e gli enti locali va scritto in modo da non essere aggirabile"). Enti locali identificati come l'espressione più vera delle esigenze di qualificazione dei porti, chiamati a leale collaborazione col centro, che si propone di essere più selettivo nella distribuzione delle risorse. Poiché, "si tratta di individuare davvero la dimensione nazionale dei porti, per verificare quali possono essere i 'driver' della riscossa italiana nella portualità e nella logistica. I soldi sono pochi, bisogna spenderli bene". Più precisamente: "I porti sono la chiave della logistica e noi selezionando le missioni portuali puntiamo a far partire da lì una riprogrammazione degli interventi. Le opere pubbliche servano alla logistica e la logistica serva allo sviluppo, non viceversa".
Suadente musica per i porti italiani, con la speranza che l'insorgere di note stonate non giungano a guastare il prosieguo del concerto.



Magia di tramonto a Lerici



Lerici nel 1928 sulla tavolozza di Karoly Patko



Lerici in un dipinto di Giorgio Oikonomoy fa da sfondo ad un pizzico di ANGOPI presente al convegno 'Il trasporto via mare: una grande risorsa per l'Europa'

# TITOLI PROFESSIONALI
# E CORSI DI ADDESTRAMENTO GENERALE

| AMBITO | TIPO DI TITOLO E/O CORSO | N° ORMEGG BARC |
|---|---|---|
| Titoli di coperta | capitano di lungo corso 248 mm | 32 |
| | aspirante clc 250 mm | 36 |
| | padrone maritt. 1°/2° classe 253 / 253 *bis* rnm | 52 |
| | marinaio autorizzato 256 mm | 90 |
| | capo barca nello stato 259 rnm | 22 |
| | capo barca al traffico locale 260 rnm | 378 |
| | conduttore x traffico locale 263 rnm | 163 |
| Titoli di macchina | capitano di macchina 266 rnm | 3 |
| | aspirante capitano di macchina 267 rnm | 12 |
| | meccanico navale 1a cl spec. 270 rnm | 8 |
| | meccanico navale 1ª/2ª cl 270 bis / 271rnm | 96 |
| | motorista abilitato 273 rnm | 222 |
| | marinaio motorista 274 rnm | 399 |
| Formazione di base *(regola VI / I convenzione IMO stcw 98)* | antincendio di base avanzato | 500 |
| | sopravvivenza individuale e salvataggio | 446 |
| | sicurezza personale e responsabilità sociale | 753 |
| | primo soccorso elementare | 602 |
| Radio comunicazioni | certificato limitato radiotelefonista per navi | 650 |
| | operatore g.m.d.s.s. roc | 6 |
| | operatore g.m.d.s.s. goc | 13 |
| Ulteriori abilitazioni | osservatore radar | 115 |
| | corso arpa | 41 |
| | certificato di competenza in materia di primo soccorso | 96 |
| | medical care | 11 |
| | marittimo abilitato per i mezzi di salvataggio | 173 |

| AMBITO | TIPO DI TITOLO E/O CORSO | N° ORMEGG BARC |
|---|---|---|
| Sicurezza | rspp diplomato d.lgs 626/94 e 271/99 | 52 |
| | rspp d.lgs 626/94 e 271/99 | 106 |
| | rsl d.lgs 626/94 e 271/99 | 76 |
| | corso gestione igiene e sicurezza 626/94 | 213 |
| | elementi di informazione in materia di security | 600 |
| | basic life support | 21 |
| | prevenzione rischi stabilimenti petrolchimici | 21 |
| | port facility security officer certification program | 34 |
| | normativa internazionale solas/stcw ism code | 70 |
| Antinquinamento ambiente | valutazione e gestione ambientale | 33 |
| | lotta antinquinamento (Marsiglia) imo/78 | 34 |
| | addestramento gas e oil washing | 14 |
| | gestione rifiuti | 28 |
| Inglese | corso lingua inglese | 142 |
| | radiocomunicazione marittima inglese | 99 |
| Corsi vari altro | sommozzatore e sub | 45 |
| | gruista qualificato | 23 |
| | generico | 91 |



# Assemblea generale ANGOPI

Pomezia
dicembre
2005




# Il romanus portus del padre Tevere

*Omaggio estemporaneo e affrancato da vincoli temporali alla 'portualità' romana e in particolare alla 'banchina' di Pomezia dove l'1 dicembre 2005 ha ormeggiato la trascorsa edizione dell'Assemblea dell'Angopi - Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli dei Porti Italiani. Ideale punto di raccordo tra mare e 'romanus portus' non poteva essere che il Tevere. Indiscusso partner e alleato della scalata alla civiltà dell'antica Roma, quasi divinizzato nella scultura che ne solidificò la placida corrente in un suggestivo monumento il fiume ha anche accompagnato i progressi dell'arte marinaresca e del disbrigo delle operazioni portuali. Queste ultime effettuate non soltanto nei moli (forse già allora primigeni 'hub') della foce tibe-rina di Ostia, ma pure nello scalo cittadino del 'Porto di Ripetta', quotidianamente raggiunto da imbarcazioni anche di elevato tonnellaggio e portata, come mostrato dalle due antiche stampe qui riprodotte.*

*Dunque, anche in ossequio alla presenza in Roma della sede nazionale Angopi, un riguardoso saluto rivolto al suo indirizzo marittimo-portuale attraverso la pubblicazione di immagini di Ostia e dei suoi mosaici nautici, dello scalo fluviale di Ripetta, del Tevere tradotto in marmo e dipinti ottocenteschi dedicati al fiume romano del francese Jean-Baptiste Camille Corot (1796-1875) e del bellunese Ippolito Caffi (1809-1866). Quest'ultimo artista in mostra con 'Luci del Mediterraneo' proprio nella Capitale dal 15 febbraio al 2 maggio 2006 presso il Museo di Roma - Palazzo Braschi; al Palazzo Reale di Genova fino all'11 giugno 2006; e infine - girovago di ambienti marinareschi - sulle pagine di 'Porti'.*





Gestualità immutata nei tempi per le operazioni d'ormeggio delle navi, pur con tecniche adeguate e coerenti agli sviluppi dei traffici marittimi e della portualità. L'immagine d'inizio Novecento si riferisce al liner 'Ormuz' della compagnia 'Orient Pacific Line'. In omaggio all'utilità del servizio di ormeggio e disormeggio, l'armatore ha chiesto all'autore del quadro marinaresco di fissare lo sforzo degli ormeggiatori impegnati nell'attracco del transatlantico ad una banchina portuale.

## ASSEMBLEA NAZIONALE ANGOPI NEL SEMPRE PIÙ FITTO SEGNO DEL senso d'appartenenza

"Colleghi e amici, ho il piacere di dare corpo ai lavori dell'assemblea generale dell'Angopi con un saluto affettuoso e un ringraziamento a voi tutti che avete accettato l'invito per partecipare a questa occasione di incontro...". Il presidente degli ormeggiatori-barcaioli Cesare Guidi ha salutato con queste parole un appuntamento associativo di elevato rilievo, qualificato dalla più consistente partecipazione mai registrata, in attesa delle ancora più fitte presenze che presumibilmente accompagneranno la prossima assemblea nazionale della categoria, programmata in aprile a Taranto, alimentata dalle succulente razioni di 'carne al fuoco' della cucina portuale italiana ed europea. Densità di presenze che potrebbe raggiungere il culmine nel mese di maggio a Ravenna, in concomitanza con l'assemblea istitutiva dell'Associazione mondiale degli ormeggiatori, presenti i delegati statunitensi delle equivalenti associazioni locali di categoria che, favorevoli all'iniziativa, hanno consentito la formazione del sodalizio infine approdato nella galassia associativa dell'area marittima-portuale.



Nuovo sodalizio che non a caso avrà, con Ravenna, la cittadinanza natale di un porto italiano. Scelta appropria-ta poiché l'iniziativa planetaria è figlia soprattutto dell'impulso e della perizia diplomatica della componente italiana dell'Eba. E ciò nella convinzione che quell'organismo di respiro planetario focalizzi con rigore la cornice aziendale




Pur essendo un'assemblea chiusa, il direttivo Angopi ha ritenuto appropriato ai temi della manifestazione invitare ai lavori l'onorevole Eugenio Duca, perché, come affermato dal presidente Guidi, "più di noi o come noi, convinto di quella nozione unitaria della sicurezza del porto, di cui noi siamo una valida espressione", perciò convinto della necessità di consolidare il modello organizzativo del Gruppo-Cooperativa, "in quanto sa perfettamente che da quello troviamo la ragione fondamentale del valore della funzione da noi svolta nei porti a vantaggio degli utenti e degli interessi generali". E anche perché persuaso che quel modello garantisca la stabilità "che ha consentito e ci consente di soddisfare con passione, la crescente qualità professionale, intesa non solo come perfezionamento, necessario per fronteggiare con compiuta attitudine gli effetti delle nuove tecnologie, ma oltremodo estendere le nostre personali capacità per coprire il più ampio arco possibile in cui si esprime la complessa attività nella quale si articola la sicurezza in un porto".

Sicurezza nei porti che vide l'onorevole Duca a suo tempo offrire il proprio grande e impegnativo contributo affinché il Parlamento istituisse un'apposita Commissione d'indagine sul disastro della 'Moby Prince'. Nel cui contesto, per la prima volta in un documento del Parlamento italiano, fu affermato il concetto di sicurezza che: *«Il problema fondamentale è creare le condizioni perché la sicurezza marittima e portuale assuma la valenza di un 'sistema' da realizzare tanto a terra, quanto in mare, affermando una forte 'cultura della sicurezza' all'interno di un settore fortemente competitivo e basato sulla concorrenza, capovolgendo la vecchia concezione indirizzata a considerare la sicurezza un costo improprio, un accessorio, anziché una forma di investimento che offre garanzia di qualità al servizio, oltre a ridurre l'incidenza dei sinistri ed abbattere i relativi costi che possono essere enormi, come nel caso di perdite di vite umane».*

Dunque, incisive espressioni di riconoscenza e di stima da parte degli ormeggiatori-barcaioli italiani per l'operato dell'onorevole Eugenio Duca ospite della loro assemblea. Stima che il parlamentare marchigiano ha raccolto con soddisfazione, ma che, nella sua risposta, ha rilanciato alla platea. Per ribadire la validità delle convinzioni maturate sin dai suoi trascorsi sindacali, conservate lungo l'arco dell'impegno parlamentare e tuttora alimentate dal processo di sviluppo adottato dalla categoria.

e professionale della categoria, imbastendo la possibilità d'innestare quell' antico ramo marinaresco la possibilità di essere innestato nel ceppo Imo, International Maritime Organisation, riscuotendo i riconoscimento dei propri valori in termini sia di prestazioni professionali sia di pubblica salvaguardia della sicurezza.

Ma anche assemblee sempre più partecipate per fattori interni alla categoria, riscontro di un senso di appartenenza in costante e convinto progresso Fat-tori che oltre ad essere motivo di democrazia interna all'associazione, "rappresenta un momento utile, in grado di favorire le condizioni di partecipazione di tutti i Gruppi all'elaborazione e valutazione dell'attività svolta dall' Angopi, nel suo insieme, imponendo a tutti i nostri organismi verifiche tempestive e puntuali sul mantenimento degli impegni assunti".

Ecco allora la ribadita fedeltà a tale principio, "soprattutto perché riteniamo - come da sempre sostenuto dall' Angopi - che i nostri problemi specifici e particolari, nonché la tutela delle nostre condizioni di lavoro, possono essere efficaci a due condizioni:

✓ la prima riguarda la nostra attività di servizio valutando con attenzione le tendenze generali, sia di tipo nazionale sia internazionale, del trasporto collegato al-lo status economico del Paese e a ciò che di nuovo si manifesta nel mondo come processo di lungo termine;

✓ la seconda, è la convinzione assoluta che la nostra tutela trova la sua base essenziale di forza nella capacità di ogni Gruppo e naturalmente dell' Angopi, di adeguare costantemente il servizio alle situazioni che via via si determinano, assicurando il massimo standard possibile di operatività, funzionalità e tempestività."

Ecco quindi evidenziato il motivo fondamentale perché per la categoria degli ormeggiatori e barcaioli costituen-te l'Angopi (57 Gruppi scaglionati in 86 porti italiani) le assemblee generali sono elemento di stimolo per rispondere alle due esigenze sopra precisate. "Pertanto, l'orientamento che da esse scaturisce, deve rappresentare sempre, in ogni istante il riferimento principale rispetto al quale deve essere verificata l'efficacia di ogni nostra iniziativa. E anche questa volta vorremmo essere all'altezza di questa esigenza". Come poi avvenuto.




# *Un'approfondita analisi dei motivi che hanno frenato il trend di crescita dei porti italiani*

In questi mesi che sono trascorsi dall'ultima assemblea Angopi di Cagliari, si sta realizzando un dibattito sulle ragioni per le quali il sistema portuale italiano nel suo complesso sta perdendo quel trend di sviluppo che ha caratterizzato i nostri porti dopo l'attuazione della Legge 84/94. Credo di poter affermare con convinzione, che la ragione essenziale di questa attenuazione del trend di sviluppo, che rischia però di diventare una tendenza permanente (se non addirittura una stagnazione), deriva dal fatto che tutto ciò che poteva offrire lo snellimento dei servizi portuali nel suo complesso, attraverso la realizzazione delle nuove normative, si è esaurito. Per dare un giudizio attendibile su questo fenomeno e per capire dove e come si manifesta questo blocco, è sufficiente volgere lo sguardo verso il Mediterraneo occidentale, in quanto ci consente di verificare che a fronte delle nostre difficoltà rileviamo, invece, un notevole incremento dei traffici nei porti, per esempio di Marsiglia, Barcellona e Valencia.
Salta immediatamente agli occhi che in quegli scali sono stati non solo programmati, ma realizzati forti investimenti per migliorare e articolare l'insieme delle strutture marittimo-portuali, il traffico intermodale, la logistica. Tutto questo da noi non sta avvenendo, o almeno non sta avvenendo nella qualità e quantità necessarie.
È vero che l'esperienza fa emergere alcune esigenze di riorganizzazione che potrebbero in parte migliorare la situazione in termini normativi: basta pensare all'eterno problema della Dogana, e anche dal riemergere di un con-cetto di sistemi portuali: concetto che pone, per l'appunto in primo piano, il problema del coordinamento e delle articolazioni specialistiche dei porti in una visione armoniosa e non strettamente concorrenziale fra di essi e/o addirittura all'interno dello stesso porto. Tutto ciò ci fa capire che anche su questo versante c'è ancora molto da lavorare.
Il punto essenziale però, rimane quello strutturale, inteso nella sua complessità, che ha il porto al centro, con i suoi spazi, banchine, fondali, attrezzature, i servizi da rendere alle navi: in particolare, per esempio, quelli di manutenzio-ne e riparazione, ma anche e soprattutto il rapido collegamento terrestre attraverso la sua interconnessione con le varie reti ferroviarie e stradali.
Bisogna infatti, comprendere fino all'estremo, che l'efficienza del trasporto e quindi di fatto il suo costo, deriva dalla fluidità delle variegate fasi in cui esso si compone e il vero e autentico risparmio sta nel restringimento temporale dei due atti iniziali e finali, spedizione-ricevimento, e specialmente, nel rispetto puntuale dell'acquisizione delle merci e della loro consegna, ed ancora, ma non per ultimo, il fatto che la nave, come ogni altro mezzo di trasporto, predilige comunque quegli scali dove tanto scarica quanto carica e ciò vale sia per il traffico internazionale che cabottiero.
Queste considerazioni emergono ancor più prepotentemente quando riflettiamo sul fatto che i porti hub nazionali, hanno svolto una funzione decisiva nell'acquisire i traffici e che oggi anche loro subiscono questi rallentamenti.
Prendendo poi in considerazione il dato internazionale







In alto e sopra: moneta romana simboleggiante il Tevere su due tele
di Jean-Baptiste Camille Corot
dedicate alla campagna romana con Tevere



rileviamo che rimane alto il trend di sviluppo della navigazione e dei traffici marittimi e che in questo quadro si rafforza la centralità del Mediterraneo, così come continua la costante modifica nel rapporto dei prodotti e delle merci che si trasformano, tutta a vantaggio della componentistica dei semi lavorati e dei prodotti finiti rispetto alle materie prime, il che comporta, già di per sé, un incremento ulteriore del traffico container e in particolar modo, un accresciuto dimensionamento del naviglio e un miglioramento dello stivaggio dei contenitori.

Ma il dato internazionale ci fa anche osservare che il gap determinatosi fra le carenze dell'insieme delle strutture della portualità italiana con quella degli altri Paesi, si accresce sempre di più. E ognuno di noi sa per esperienza, che quando un traffico si stabilisce in un porto, difficilmente torna indietro. Quindi, il problema di fondo della nostra portualità oggi, è di intercettare e consolidare, per quanto possibile, traffici che attualmente baipassano i nostri scali.

Tutto questo ragionamento, che riguarda ovviamente la politica nazionale ed europea, e che è compito dei governi affrontare nella convinzione che il processo dell'economia mondiale determinato dalla crescita economica impetuosa di quei paesi che si avviano ad essere le potenze globali emergenti: Cina e India, ma anche Brasile, non è un qualcosa di breve durata, ma un mutamento che caratterizzerà i decenni futuri e modificherà gli equilibri dell'economia mondiale attraverso un nuovo ed irreversibile processo.




# Penalizzazioni portuali dalla sterilità dell'Unione europea

Avuto presente questo panorama, viene da rilevare che l'iniziativa europea, tutta ancora basata su una normativa, giusta o sbagliata, di intervenire su modelli organizzativi e di mercato, sia quanto meno insufficiente perché non tiene conto della necessità di affrontare in modo fecondo il processo in atto che ho indicato. Fatta questa affermazione, che può sembrare drastica, a me pare, comunque, che quei provvedimenti oggi in elaborazione nell'ambito degli organismi UE, che vanno sotto il nome di "Direttiva sui servizi nel Mercato Interno" - che porta il nome dell'ex commissario europeo, Bolkestein, considerato un liberista estremo, e cioè anno-verato tra coloro che ritengono il mercato «l'elemento che equilibra il tutto, mentre le regole vanno bandite» - e la "Direttiva sull'accesso al mercato dei servizi portuali" - la PP2 - si muovano ambedue in un appiattimento, verso il basso, delle condizioni dei lavoratori in primo luogo, ed anche verso uno scadimento della funzionalità dei servizi in generale e della sicurezza in particolare.

Sulla prima abbiamo chiesto di essere auditi dalla X Commissione permanente della Camera, innanzitutto per-ché temiamo di essere ricompresi in questa Direttiva e poi perché riteniamo di essere interessati ad una normativa di principio relativa al settore dei servizi, essendo quello dell'ormeggio di interesse economico generale, organizzato secondo un modello che è stato condiviso in ambito comunitario.

A mio parere va detto che anche il principio del "Paese di origine" sembra un'assurdità e che qualora si potesse mantenere a condizione che tutto il sistema della protezione sociale e dei diritti sindacali dei lavoratori, anche per quanto concerne le condizioni e l'ambiente di lavoro, non avrebbe comunque senso, a meno che non si voglia introdurre regole che tendono a destabilizzare la situazione europea a tutto danno dei lavoratori dei Paesi più avanzati e come impedimento per un raggiungimento, sia pure graduale, degli stessi livelli negli altri Paesi. Tra l'altro ho dubbi sull'efficacia non solo economica, ma funzionale degli effetti che potrebbe specificare sui servizi.

Sulla seconda, va detto, senza sovrapporci all'azione della nostra Associazione europea, alla quale non smetterò mai di esprimere la mia gratitudine per la gran mole di lavoro svolta a favore dell'intera categoria, che abbiamo favorito un dialogo per un coordinamento a livello nazionale con gli altri servizi tecnico nautici.

Abbiamo infatti favorito un'iniziativa, emersa all'ultimo Consiglio di Presidenza, concretizzatasi in incontri con-giunti con Assorimorchiatori e Fedepiloti per la definizione di una linea il più possibile comune, riguardo alla Direttiva PP2, per dare ai nostri parla-mentari europei una chiara e unitaria posizione su principi condivisi che at-tengono il nostro settore e che possano essere un riferimento valido a cui ispirarsi, per decidere il proprio comportamento di fronte delle normative ad essi sottoposte.

Tutto ciò va giudicato tenendo con- to che c'è una situazione di grande diversità nella realtà concreta dei singoli Paesi europei, per tanto è difficile potere pensare di avere una posizione comune e addirittura impossibile, realizzare una "regolamentazione rigida".

Siamo altresì convinti che non possiamo "imporre il punto di vista italiano", perciò, fermo restando la nostra collaborazione intesa a modificarne alcuni passaggi significativi, preferiamo che il Parlamento nel gennaio prossimo bocci questa Direttiva senza tentennamenti.



# Agenti della sicurezza

Nell'ambito del quadro nazionale, sono convinto che l'Angopi, anche come iniziativa costante verso noi stessi, pone sempre al centro del problema - considerando la base portante per la difesa delle nostre prerogative fra le quali al primo posto metto la condizione dei lavoratori - il miglio-ramento continuo della funzionalità, delle competenze professionali, dell'ac-quisizione sempre più estesa del nostro ruolo di "agenti" della sicurezza, con-cepita come un servizio che il porto ga-rantisce non solo agli utenti, ma alle proprie strutture e all'ambiente circo-stante. E vogliamo altrettanto dimo-strare che questa è la strada vera e uni-ca dalla quale dipendono realmente i costi, intesi nella loro complessità e non solo limitatamente al momento opera-tivo e che altri definiscono commerciale.
In questa direzione l'Angopi ha sempre svolto una sua incisiva iniziativa che ha contribuito ad ottenere importanti conseguenze sia sulla natura sia sul ruolo che i servizi tecnico nautici, e in particolare l'ormeggio, giocano sul pia-no della sicurezza.

# Le traccia del servizio pubblico

Alla già nota posizione unitaria, sull'ipotesi di riforma della Legge 84/94 e in particolare sull'art. 14, nella quale abbiamo contribuito a realizzare un documento congiunto assieme ad Assoporti, Confitarma, Fedarlinea e Federagenti, e che ha consentito l'elaborazione di un testo da parte della Commissione del Senato per lo meno accettabile, si aggiunge oggi un'ulteriore e più generale posizione unitaria promossa da Assoporti alla quale hanno risposto tutti i rappre-sentanti del settore marittimo-portuale, e che ha permesso di assumere una linea comune circa le valutazioni da dare a proposito dei tagli previsti dalla Legge Finanziaria che rischiano di mettere in ginocchio la competitività dei nostri scali rispetto ai concorrenti mediterranei e nord-europei.
Per quanto riguarda poi il ruolo degli ormeggiatori, il 15 novembre scorso il CoGeCap ha inviato una nota al Ministero delle Infrastrutture dove propone la costituzione di un tavolo tecnico per esaminare congiuntamente, linee ed indirizzi di carattere generale da inserire in tutti i regolamenti di servizio.
A questo si aggiunge un fatto del tutto nuovo, che salutiamo con entusiasmo e gratitudine, ed è l'iniziativa delle organizzazioni sindacali dei Trasporti a livello europeo, che assume in proprio e direttamente, per orientare diversamente il concetto base al quale l'UE dovrebbe ispirarsi nell'affrontare il problema dei servizi pubblici per inserirli nelle leggi di mercato e la posizione, sempre dei sindacati europei, relativamente ai servizi di interesse generale ed economico generale, fra i quali è inevitabilmente incluso il settore della sicurezza.Così come apprezziamo la posizione dei sindacati unitari nazionali di categoria, che nelle dichiarazioni e motivazioni dello sciopero del 25 novembre scorso, affermano in modo netto la loro contrarietà ad un'ipotesi di riforma dei ser-vizi portuali.
Rispetto a questi risultati che per noi sono importanti e positivi, rimangono posizioni più o meno estremizzate, tendenti ad introdurre momenti concorrenziali e competitivi all'interno di servizi fondamentali quali sono quelli da noi erogati.



# Memorandum sul sistema porto

Ritengo necessario valutare alcuni concetti chiaramente espressi dal Ministro Lunardi, competente anche per il nostro settore, e la faccio ben sapendo che queste sono posizioni difficilmente circoscrivibili soltanto alla sua persona e al suo dicastero. Sono, infatti, posizioni che si estendono in settori politici ben più ampi.
In ogni modo segnalo che al workshop di Venezia svoltosi verso la fine di settembre, organizzato dall'onorevole Paolo Costa, presidente della Commissione trasporti al Parlamento Europeo, sul tema *Direttiva servizi portuali: il sistema portuale italiano risponde* nel quale peraltro, abbiamo po-tuto ribadire alcuni nostri pareri tra i quali:

- l'inopportunità di mettere sullo stesso piano servizi relativi alla movimentazione della merce e servizi relativi alla navigazione. Si rischia, infatti, di confondere due realtà che rispondono a logiche profondamente diverse. La prima è tutta interna al porto nel quale si opera, mentre la seconda è la proiezione finale o di partenza, di una realtà che si inserisce in una normativa di carattere internazionale, intesa nel senso più ampio, come sono la navigazione e la sicurezza dei vettori marittimi;
- l'impatto delle nuove tecnologie, che investono e modificano sia le caratteristiche delle navi, la movimentazione della merce, sia i flussi merceologici, ha comportato profonde innovazioni nel nostro campo. Basta avere presente l'esempio più clamoroso e cioè la sostituzione del carbone con il petrolio. Qui alla nostra attività è stato imposto un forte grado di incremento della professionalità e di potenziamento dei mezzi e naturalmente di qualificazione delle operazioni. Gli attracchi delle petroliere, non dimentichiamo il gigantismo delle stesse, si realizza normalmente su pontili specializzati, campi boe, piattaforme off-shore. Quindi, di fatto, l'esigenza dei servizi, non solo non è diminuita, a parità di flusso di traffico, ma anzi è diventata maggiore e più pressante; e soprattutto richiede una maggiore qualificazione e un impiego di mezzi sempre più sofisticati e moderni. Un dato: in Italia il numero degli ormeggiatori continua ad incrementarsi, anche a fronte dell'estensione dell'attività in porti viciniori: 60 Gruppi che operano in 90 porti;
- la validità di immissione nei Gruppi attraverso il Bando di Concorso che si è rilevato il sistema più valido perché impone la verifica delle capacità, addirittura del singolo,



**La 'Rocca di Ostia' in una incisione del XV Secolo; in alto, il Porto di Ostia dal 'Braun-Hogenberg'; pag. precedente, mosaico dell'antica Ostia marinaresca.**

nel momento dell'assunzione, con l'intervento penetrante dell'Autorità Marittima. Tale bando è aperto a tutti i cittadini europei che possiedono i requisiti previsti dalle nostre norme, ma solamente coloro che lo superano hanno la possibilità di entrare nel Gruppo ed esercitare il servizio. Con questa procedura si realizza una 'concorrenza per il mercato', di tipo gradito anche all'ottica europea, garantendo tuttavia stabilità al lavoratore una volta vinto il concorso, beninteso fino a quando l'ormeggiatore opera in modo efficiente e coerente con le regole poste dalla legge e dall' autorità vigilante. Questo modello rischierebbe di essere annullato, ove dovesse affermarsi l'approccio dell'autorizzazione limitata nel tempo rilasciata alle 'imprese' con criteri tali da creare un 'precariato' nella professione degli ormeggiatori che francamente è incomprensibile, inutilmente punitivo dei lavoratori e soprattutto dannoso per la generale sicurezza nei porti, che - è bene ricordare - viene garantita attraverso le competenze acquisite nell'intervenire con idonei comportamenti ed appropriate tecniche, sapendo che il fattore umano svolge un ruolo preponderante e non surrogabile;

- tutti gli ormeggiatori barcaioli possiedono i titoli professionali, sia di coperta che di macchina, definiti dal Codice della navigazione e che, in questi ultimi anni, soprattutto attraverso una mirata attività formativa, hanno svolto corsi professionali previsti dalla normativa Imo, Stcw95, radar, Arpa, Gmdss *(vedi riepilogo titoli professionali e corsi di addestramnento generale pubblicato a pagina 18, ndr)*.Tant'è che mai come oggi pos-siamo dire che questi nostri organismi rappresentano una struttura essenziale del sistema di sicurezza nei porti e tali da garantire il miglior servizio a qualunque utente nelle migliori condizioni e nei tempi da loro richiesti. Si è acquisito un prestigio che ha permesso di considerare i singoli ormeggiatori/barcaioli componenti, oltre che del sistema safety, anche della security, attraverso un "Security Pass" assegnato ad ognuno, espressamente verificato e firmato dall'Autorità preposta e nello specifico dal Comandante Generale delle Capitanerie di Porto;
- ed infine, pur valutando favorevolmente il lavoro svolto dal Relatore Jarzembowski, peraltro bocciato dal



voto della Commissione Trasporti del Parlamento europeo il 22 novembre scorso, che presentava alcuni emendamenti al testo di Direttiva che temperavano significativamente alcuni eccessi, vedi autoproduzione, troppo spesso utilizzati fine a se stessi, a nostro parere sarebbe stato opportuno inserire anche in quel testo delle precisazioni che dovevano rendere chiaro:

- il potere degli Stati membri di autorizzare l'attuale erogatore dei i servizi tecnico-nautici ad operare nei nuovi porti e nelle parti nuove di un porto, al fine di mantenere l'impiego di quei servizi di pubblica utilità anche in tali ambiti particolarmente sensibili alle esigenze di sicurezza;
- l'opportunità di prevedere la possibile natura obbligatoria di tutti i servizi tecnico-nautici, quindi, compreso anche il nostro, considerata l'esigenza cui sono preposti e cioè l'intima difesa per l'interesse generale e massimamete della sicurezza portuale, ed inoltre, in riferimento all'ipotesi sostenuta da diverse forze, ad esempio il sindacato europeo, di escludere i servizi tecnico nautici dalla direttiva 'servizi portuali', che in questo caso, diveniva essenziale chiarire che tale esclusione era giustifica dal fatto che i nostri servizi sono 'relativi al trasporto marittimo' e pertanto è naturale la loro esclusione dalla direttiva 'servizi portuali' che riguarda attività svolte in ambito del territorio portuale a favore della merce.

Chiudendo la giornata dei lavori, il Ministro, intervenuto nel pomeriggio e che quindi non ha potuto ascoltare e vivere il dibattito della mattinata, per altro interessantissimo, ha letto un testo predisposto, del quale mi sembra opportuno richiamare alcuni passaggi, che potrei così sintetizzare:

- la direttiva dovrebbe offrire la massima apertura alla 'liberalizzazione' dei servizi che il nostro Paese è disponibile ad accettare;
- il regime di obbligatorietà delle autorizzazioni e delle concessioni per l'affidamento dei servizi portuali richiede la definizione di un quadro chiaro e certo, in particolar modo per quanto attiene ai provvedimenti già accordati ed in corso di validità: al riguardo la soluzione più idonea a tutela delle autorizzazioni è quella di una norma che preveda un periodo transitorio, come previsto espressamente nel testo

**Ostia (in alto e nella pagina a fianco): il porto romano in due antiche raffigurazioni; (sotto) ancora un mosaico dell'antica Ostia marinaresca.**

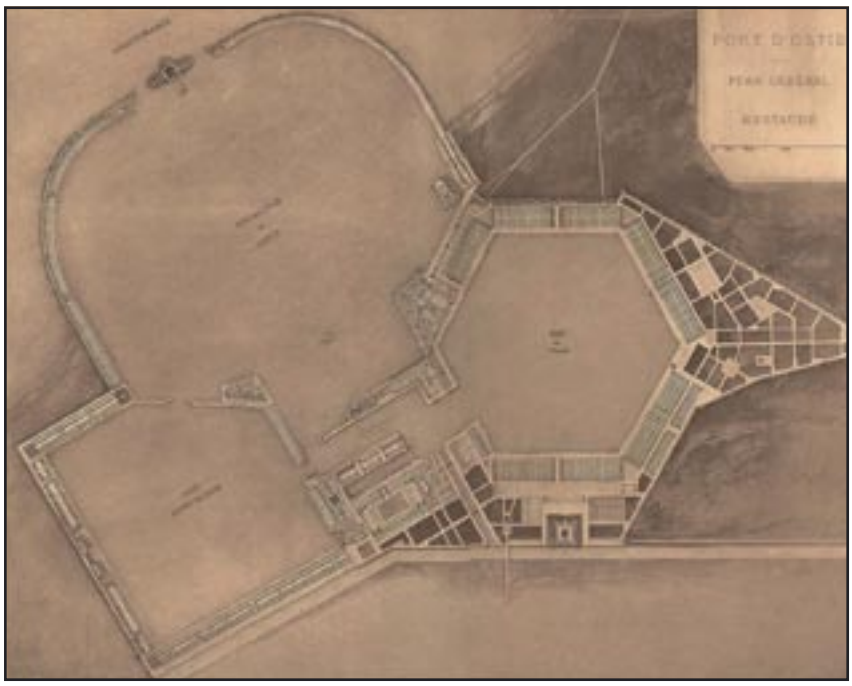


della conciliazione del 2003;

- la disciplina del pilotaggio è abbastanza soddisfacente, tenuto conto che si riconosce la connessione della sua funzione con la sicurezza portuale. Va peraltro chiarito bene che l'esenzione dall'obbligatorietà del servizio dovrebbe essere accordata ai singoli comandanti più che riferita a determinate tipologie di navi;
- qualche necessità di adeguamento si porrà - in caso di successo dell'iniziativa - per i servizi di ormeggio, che vengono attualmente svolti in regime di monopolio e senza possibilità di autoproduzione;
- noi pensiamo che queste realtà debbano essere salvaguardate, ma che, proprio per questo, debbono (e possono) essere oggetto di riorganizzazione e di riconfigurazione per poter dar vita a quelle forme di adattamento necessarie ad adeguarne l'assetto all'evoluzione dei tempi;
- le imprese che gestiscono servizi tecnico nautici debbano dotarsi di nuove regole ed acquisire una crescente flessibilità per adattarsi al mutamento dello scenario in cui operano, modificando, nella misura del necessario, le proprie condizioni operative;
- stiamo valutando la possibilità di 'ripensare', almeno in parte, il sistema della loro regolamentazione a livello nazionale, anche indipendentemente dal nuovo quadro normativo comunitario, al fine di continuare a coniugare, in un contesto che sta rapidamente cambiando, l'efficienza dei servizi e la loro remuneratività;
- l'obiettivo è quello di superare l'attuale meccanismo tariffario, l'idea sulla quale stiamo iniziando a fare delle prime valutazioni è, in sostanza, quella di rimodulare il sistema tariffario scindendo il profilo della disponibilità del servizio, che interessa l'insieme degli utenti che accedono al porto, da quello della effettività della prestazione, che va pagata attraverso un vero e proprio corrispettivo del servizio reso;
- circa l'autoproduzione, riteniamo che si possa condividere la proposta della Commissione di prevederla in maniera più ampia nel caso di movimentazione di merci nel quadro delle autostrade del mare e di servizi di trasporto marittimo di corto raggio.

I principi qui ripresi e chiaramente indicati, si muovono tutti sul terreno della necessità di rivedere e superare il concetto che oggi sta alla base dell' esistenza dei Gruppi e che ha una sua logica soltanto se si guarda al servizio da essi prestato, come un servizio unitario e complessivo offerto dal porto in quanto tale in un campo specifico della sicurezza, nell'ambito del quale si esplicano le singole attività operative.

Non ci convince pertanto, l'auspicio di una distinzione e una diversa articolazione di questo servizio, frammentando le attività operative a seconda se si ope-ra o su un settore e/o su determinati tipi di naviglio, rendendolo in questo modo, oso dire, avulso dal concetto di sicurezza universale, la quale non si capisce bene da chi e come dovrebbe essere garantita.



Queste valutazioni diventano ancora più chiare laddove si asserisce la necessità di addivenire ad una differenziazione nel campo tariffario per il quale si prevedono due modi d'essere e la loro reciproca interattività collocata nel punto d'intersezione tra pubblica utili-tà e ragione asettica della funzione commerciale. Ci viene chiesto di evidenziare con chiarezza di separe i due momenti: Servizi tecnico nutici-Servizio pubblico e Servizi tecnico nautici-Attività commerciale che deve stare sul mercato.

Allora, permettetemi di dire che aspetto commerciale e pubblico risultano i profili di un binomio indissolubile, intrinsecamente correlati che si richiamano l'un l'altro. La contraddizione dell'uso economico e sociale dei Servizi tecnico nautici non può essere posta su piani diversi, sono infatti un bene di cui il porto si avvale come attività 'primaria' ed ineludibile a favore di tut-ti e che permette di prevenire e far fronte alla lotta contro gli incidenti e alle loro conseguenze. Giova ricordare che le condizioni di rischio, determinate da troppi fattori in larga parte imprevedibili, non sono mai scindibili e quntificabili in percentuale ma è certo che, grazie ad una qualificata esperienza e all'intima connessione delle due funzioni, possono essere affrontati nella maggior parte dei casi, senza conseguenze alla nave, all'ambiente e alle strutture portuali. La tariffa correlata al tipo di servizio prestato e allo sforzo organizzativo richiesto, risponde quindi all'esigenza di trasparenza nella contabilità, nella giustificazione dei costi applicati senza discriminazioni, con il massimo dell' economicità possibile.

Se si aggiunge a tutto ciò un'apertura al concetto di autoproduzione, abbiamo ancora una volta la riprova che per talune forze, componenti politiche ed economiche, esiste la convinzione che una cosa è la cosiddetta attività 'commerciale' che consiste esattamente nel compito principale ed istituzionalmen-te riconosciuto ai Gruppi, ben distinta da quello di servizio pubblico di interesse generale, invalidando tutti i ragionamenti fatti fino ad ora. Questa posizione, se dovesse affermar-si, aldilà di ogni cautela, significherebbe, inevitabilmente, la scomparsa dei Gruppi, così come sono configurati oggi, con tutte le conseguenze che è facile prevedere.



Scorcio della sala convegni dell'hotel di Pomezia affollata dagli ormeggiatori-barcaioli riuniti in Assemblea nazionale

# Impegno di categoria

Il quadro generale di riferimento ap-pena delineato comporta non solo la consapevolezza dei pericoli, ma impone a noi tutti di affrontare la situazione che si presenta con capacità propositiva in modo da poter favorire iniziative e so-luzioni che favoriscano, per esempio, la realizzazione di progetti come le Autostrade del Mare, l'introduzione di nuove tipologie di navi che possono richiedere una diversa professionalità, diversa organizzazione, diverse modalità di intervento e impegno. Comportandoci in questo modo non facciamo solo il nostro dovere con l'obiettivo preciso di tutelarci, ma contribuiamo, sia pure in un settore della società moderna, ad essere un momento di disarticolazione della stessa, quando invece tutto ci indica che questo processo degenerativo è in atto e che a noi spetta il compito, per quanto ci riguarda di contrastarlo.

Se poi facciamo appena una riflessione anche superficiale, su ciò che sta avvenendo ed estendendo per esempio, nel campo dell'occupazione giovanile, mi viene da pensare 'povera gioventù'! e voglio chiudere il cerchio associandomi con chi autorevolmente afferma: «Il precariato è cresciuto, i giovani sono sempre più ridotti a vivere nell'incertezza e nella provvisorietà. È palpabile il senso di disagio, d'insicurezza, d'inquietudine e di paura per il presente e per il futuro. Per la prima volta dalla fine della seconda guerra mondiale, i giovani guardano con invidia i padri, nella convinzione che la loro vita sarà peggiore. Per la prima volta i genitori guardano con ansia i figli nel timore per il loro avvenire».

È anche sulla base di queste valutazioni che stiamo portando avanti l'iniziativa intesa a realizzare un nostro specifico contratto di lavoro relativo per l'appunto, agli ormeggiatori/barcaioli, perché vogliamo impedire ed evitare che singole persone, facendosi forza di una regolamentazione contrattuale, basate su logiche non attinenti le caratteristiche del nostro servizio, quando sono in

Sotto a sin.: I. Caffi *Ascensione in pallone sulla campagna romana*
Sotto a ds: C. Corot *Il Tevere e Castel San'Angelo*





contrasto con alcune esigenze derivanti dai Regolamenti di Servizio e con la natura della nostra struttura tariffaria, rivendichino diritti incompatibili con le nostre realtà. Questo ulteriore aspetto manifesta uno strano comportamento. Infatti, da un lato si vuol mantenere tutto ciò che di vantaggioso esiste e che deriva dalla natura stessa dell'entità, dell'organismo Gruppo, in primo luogo la stabilità del lavoro e la preminente funzione di servizio pubblico, dall'altro ci si esercita nell'antico vezzo di rivendicare in modo automatico, istituti contrattuali che hanno una loro logica laddove l'attività è programmata, mentre dobbiamo sempre aver presente che da noi il servizio subisce variazioni costanti: picchi, stasi, attese, accumulazioni operative che possono essere stagionali, settimanali, giornaliere.

Dico tutto ciò con molta franchezza, ma ci sia chiaro che non vogliamo abborracciare o raffazzonare una specie d'accordo tanto per soddisfare alcune particolari esigenze, ribadisco che vogliamo fare le cose con profondo senso di responsabilità, non chiediamo sconti a nessuno, tanto meno alle organizzazioni sindacali a cui va sempre tutto il nostro rispetto e con le quali abbiamo aperto un confronto vero per giungere ad una conclusione seria. Nello stesso quadro va evidenziata la nostra iniziativa di migliorare ed inserire nuovi elementi di valutazione nei Bandi di Concorso per entrare nei ruoli. A questo proposito va sottolineato il fatto che ciò è dovuto non soltanto alla necessità di rispondere in modo adeguato all'introduzione dei nuovi sistemi tecnologici che investono le navi e i porti, e che riguardano direttamente e indirettamente il modo in cui si esplica il servizio, o all'assunzione di quelle responsabilità che vengono chiaramente introdotte nelle Ordinanze Tariffarie e che riguardano le modalità relative alle garanzie da dare in quanto servizio pubblico, e ci aggiungo pure il significato dei security pass, ma i nuovi elementi di valutazione da inserire nei bandi vogliono per altro opporsi al tentativo, che non è assolutamente nuovo e che persiste, di considerare le nostre prestazioni di scarso valore professionale e quindi accessibili a chiunque. Anche in questo campo invito tutti voi a riflettere seriamente perché non siate i primi a svalutare o sottovalutare le nostre qualificazioni e responsabilità. Ed è proprio per questo che sottoporremo alla discussione e all'approvazione il documento specifico predisposto dall'interGruppo di lavoro costituito ad hoc con il consiglio di presidenza del 17 novembre 2004 e ratificato il giorno successivo.

# Polso di nocchiero tra Scilla e Cariddi

Il quadro descritto è motivo di preoccupazione, e allora va detto che di fronte a questi scenari non è opportuno assumere uno sprezzante disinteresse ostinandoci a ricercare ormai superate soluzioni in un passato che non c'è più, magari dimostrandoci ancor più indifferenti *'di quanto possa essere un nocchiero nel mezzo di una tempesta che non vuol conoscere la direzione del vento, che è condizione fondamentale per poterla fronteggiare al meglio'*.

Allora proprio perché, noi vogliamo e dobbiamo reagire, nella prossima assemblea, che terremo verso la fine di aprile a Taranto, puntiamo ad affrontare nella parte pubblica, temi che abbracciano i nostri porti ed altri porti mediterranei, tra esigenze di sicurezza, tutela del lavoro ed efficienza produttiva (dove non ci può essere contraddizione), e parleremo di questo Mediterraneo che è poi il grande ventre della nostra storia, della nostra civiltà. Argomenteremo di problemi di mare, di vita vissuta in mare e poi nei porti e sulle banchine, con gente che non è intrisa come noi di queste esperienze e storie di vita, ma sono in primo luogo dei protagonisti del dibattito contemporaneo, studiosi, intellettuali, alti funzionari. Sappiamo che oggi ci si dibatte specialmente, in un impasse inaccettabile e per noi fatale, fra Scilla e Cariddi, fra una concezione innovatrice di liberalizzazione, e le nostre istanze considerate rigide prerogative di un conservatorismo anacronistico e degenerativo. No! attraverso le ormai tante nostre iniziative vogliamo dimostrare e seguitarlo a fare, che semmai il degrado e l'insicurezza derivano dalla proliferazione pulsionale indistinta di rivendicazioni libertarizzanti che regrediscono al cosiddetto 'fai da te', con l'unico obiettivo riconducibile al mero interesse della singola impresa, e quindi indifferente ed estraneo rispetto al generale contesto portuale e alla realizzazione di un benessere e di una prosperità che devono essere i più diffusi possibili. Anche di questo vogliamo parlare.

Chiudo veramente esprimendo un sentimento di vero apprezzamento per la straordinaria partecipazione. A tutti va il mio ringraziamento, che non vuole essere di prammatica, ma un sincero riconoscimento al sostegno e alla determinante collaborazione prestata, grazie alla quale abbiamo potuto realizzare i positivi risultati del lavoro, che non è stato poco, svolto insieme.



**Sotto: I. Caffi** *due tele dipinte dall'artista bellunese con l'unico tema del fiume Tevere, la mole di Castel San'Angelo e la cupola di San*






## INTERVENTI ALL'ASSEMBLEA ANGOPI

# Ipoteche sui perfezionamenti...

'Sinora si è lavorato per crescere, ora si lavora per non regredire'. Il concetto è stato espresso dall'onorevole Eugenio Duca, che nel contesto dell'Assemblea nazionale Angopi ha aperto la fase degli interventi susseguenti alla relazione del presidente Cesare Guidi. Ma è una frase che si attaglia anche allo spirito che ha animato gli specifici Gruppi di Lavoro impegnati in seno associativo nei delicati incarichi per rafforzare, le diverse maglie organizzative, amministrative, tecnologiche e di sicurezza che fanno capo alla categoria volte sia al proprio interno sia agli interlocutori esterni.

'Ipoteca sul perfezionamento' assai preziosa e tempestiva, quella perseguita dai Gruppi di Lavoro Angopi; i quali possono anche fregiarsi del riconoscimento rivolto dall' ospite parlamentare all'intera categoria. Poiché "nel settore marittimo-portuale alcuni risultati si sono ottenuti anche col vostro sostegno". Sostegno rafforzato dallo scrupolo profuso dai Gruppi di Lavoro per migliorare le peculiarità del servizio, giovandosi della diretta conoscenza degli ormeggiatori-barcaioli della 'materia' trattata. Sotto questo aspetto è ancora più pertinente è il richiamo dell'on. Duca che paventando lo scadimento degli strumenti per la salvaguardia della sicurezza ("dovrà accadere un incidente particolarmente grave per portare alla ribalta il problema?") indica l'esigenza di aprire una 'cabina di discussione' sul tema, ma "col fattivo contributo di chi in mare ci sta, di chi il lavoro lo fa e lo sa fare".

# ...col plauso di categoria



# ...e in coda, ode alla ...coda

*È 'na ricetta facile, ma vale pe' preparà un tegame origginale.*

*Pijate un po' de grasso de presciutto.*
*'no spicchio d'ajo e 'na cipolla trita.*
*fate er battuto e poi mischiate tutto*
*co' l'ojo der tigame che v'invita*
*a fallo frigge e, quanno ch'è dorato*
*giù er vino.*

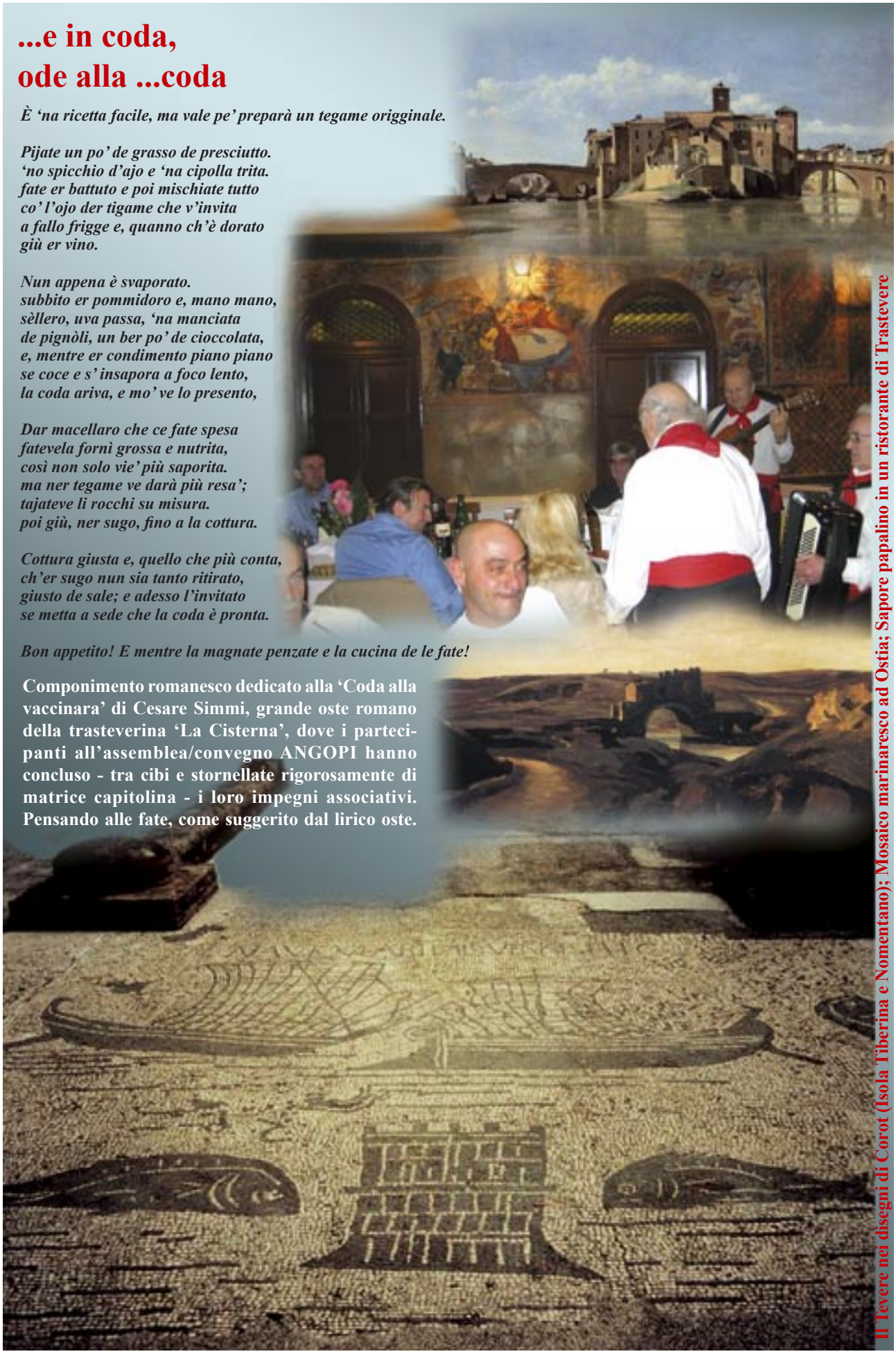
*Nun appena è svaporato.*
*subbito er pommidoro e, mano mano,*
*sèllero, uva passa, 'na manciata*
*de pignòli, un ber po' de cioccolata,*
*e, mentre er condimento piano piano*
*se coce e s' insapora a foco lento,*
*la coda ariva, e mo' ve lo presento,*

*Dar macellaro che ce fate spesa*
*fatevela fornì grossa e nutrita,*
*così non solo vie' più saporita.*
*ma ner tegame ve darà più resa';*
*tajateve li rocchi su misura.*
*poi giù, ner sugo, fino a la cottura.*

*Cottura giusta e, quello che più conta,*
*ch'er sugo nun sia tanto ritirato,*
*giusto de sale; e adesso l'invitato*
*se metta a sede che la coda è pronta.*

*Bon appetito! E mentre la magnate penzate e la cucina de le fate!*

**Componimento romanesco dedicato alla 'Coda alla vaccinara' di Cesare Simmi, grande oste romano della trasteverina 'La Cisterna', dove i partecipanti all'assemblea/convegno ANGOPI hanno concluso - tra cibi e stornellate rigorosamente di matrice capitolina - i loro impegni associativi. Pensando alle fate, come suggerito dal lirico oste.**



Il Tevere nei disegni di Corot (Isola Tiberina e Nomentano); Mosaico marinaresco ad Ostia; Sapore papalino in un ristorante di Trastevere

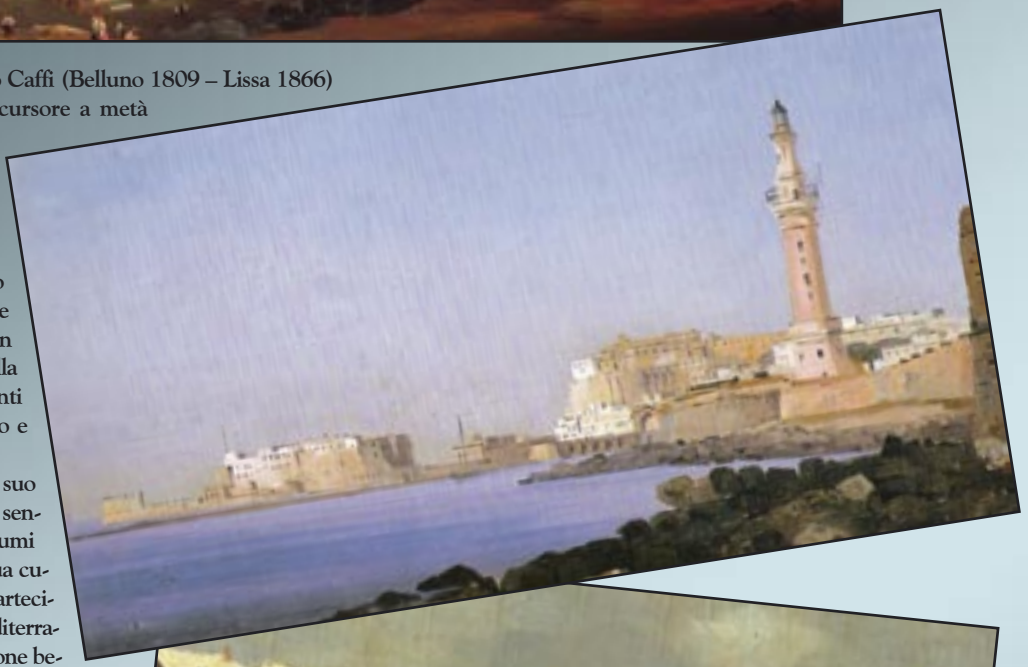


LA PITTURA OTTOCENTESCA DI IPPOLITO CAFFI

# Sogni d'esule sui mari d'Italia

Roma e Genova per celebrare l'arte di Ippolito Caffi (Belluno 1809 – Lissa 1866) pittore di personalità forte e complessa, precursore a metà Ottocento dei macchiaioli. Genova è un punto di riferimento decisivo per l'artista bellunese di nascita, ma veneziano d'adozione. Nel capoluogo ligure, tra il 1849 e il 1853 vive da esule politico: sostenitore dell'unità d'Italia e della causa risorgimentale era stato espulso da Venezia assieme a Daniele Manin e Niccolò Tommaseo. Nonostante i contrasti con l'ambiente accademico locale nell'ex capitale della Repubblica di Genova trova generosi committenti per i quali produce numerose opere di piccolo e medio formato.

Uomo profondamente immerso nello spirito del suo tempo, Caffi è instancabile viaggiatore, curioso e sensibile sia alle atmosfere del paesaggio sia ai costumi e all'esotismo che animano la sua curiosità di osservatore attento e partecipe, di indagatore sui tragitti mediterranei tra occidente e oriente. Passione bene evidenziata da una nutrita produzione di materiale grafico di fattura pressoché cronistica dei personaggi che animano i suoi bozzetti e schizzi. Un verismo sempre cercato dall'artista e che finì per costargli la vita. Sempre teso alla ricerca di nuove esperienze artistico-emozionali, nel luglio 1866, ormai cittadino italiano per decreto di Vittorio Emanuele II, salpa da Ancona con la flotta italiana, nel desiderio di fermare col pennello la battaglia navale di Lissa, evento culminante che avrebbe dovuto restituire la terra veneta all'Italia. Vi troverà, invece, la morte, nell'affondamento della 'Re d'Italia', da eroe romantico qual'era.









*In questa pagina. Tele di Caffi dedicate a Genova, Napoli e Venezia; disegno su cartone della flotta italiana alla fonda ad Ancona; figura di marinaio che agli anziani genovesi non può non rammentare l'esilarante silhouette dell'indimenticato attore in vernacolo Gilberto Govi.*




# servizi portuali
# Colpi di borra sulla direttiva

De Palacio 2

# No, tu no!

Livorno, Genova, Trieste, Taranto… Uomini dell'Angopi presenti in questi e altri porti, o comunque in ambienti marittimi, per ribadire le motivare ragioni che si opponevano all'allora incombente votazione della Direttiva passata sotto il nome di 'De Palacio 2'. Nei dibattiti la posizione di ormeggiatori e barcaioli italiani era univoca. Le differenze riguardavano le caratteristiche ambientali delle località dove erano state organizzati i convegni. Differenze che già di per se rimarcavano talune pecche insite nel documento sotto esame. Persistente, invece, la posizione assunta dalla categoria in merito a quel tipo di Direttiva, espressa sulla linea qui di seguito riassunta in una sorta di 'pastone' giornalistico. Pastone che la sopravvenuta bocciatura della De Palacio 2 non ha privato dell'attualità del pensiero, stante il fatto dell'essenzialità di una regolamentazione delle attività portuali, come chiaramente affermato dalla presidenza EBA.

# Perché no

Effettuando uno sguardo su quello che è il panorama mondiale, viene da rilevare che l'iniziativa europea, tutta ancora basata su una normativa, giusta o sbagliata, di intervenire su modelli organizzativi e di mercato, sia quanto meno insufficiente perché non tiene conto della necessità di affrontare in modo fecondo i processi in atto, e che poi sono sotto gli occhi di tutti.

Fatta questa premessa, pare comunque, che quei provvedimenti in elaborazione nell'ambito degli organismi UE, che vanno sotto il nome di "Direttiva sui servizi nel Mercato Interno" e "Direttiva sull'accesso al mercato dei servizi portuali" la PP2 - si muovano ambedue in un appiattimento, verso il basso, delle condizioni dei lavoratori in primo luogo, ed anche verso uno scadimento della funzionalità dei servizi in generale e della sicurezza in particolare. Quindi, anche contro gli stessi obiettivi realizzati in Europa e caratterizzanti la nostra economia nel suo impatto socio-economico, che rischia così di annullarsi perdendo quella identità che consente all'Europa stessa, di essere un punto di riferimento per tutte le economie emergenti.

Va detto pure che lo stesso principio del "Paese di origine", anche qualora fosse possibile mantenere le prerogative del sistema della protezione sociale e dei diritti sindacali dei lavoratori, anche per quanto concerne le condizioni e l'ambiente di lavoro, pure in questo caso non avrebbe comunque senso, a meno che non si vogliano introdurre regole che tendono a destabilizzare la situazione europea a tutto danno dei lavoratori dei Paesi più avanzati e comunque, come impedimento per un raggiungimento, sia pure graduale, degli stessi livelli negli altri Paesi. Tra l'altro, nutriamo seri dubbi sull'efficacia non solo economica, ma funzionale e degli effetti che potrebbe specificare sui servizi.

La questione è ancora più seria quando si considerano i servizi pubblici fondamentali, come quelli energetici e quelli dei trasporti, punti essenziali di attacco per una evoluzione economica. Affermiamo questo però, in contrasto con l'idea che l'importanza di abbassare i prezzi sia quella di liberalizzarli. Ancora una volta facciamo finta di non capire come stanno le cose! Il Sole-24 ore del 27 dicembre 2005 titola: "prezzi liberalizzati rincari del 5.1%". Allora, se anziché seguire approcci dogmatici o assumere atteggiamenti supponenti, dessimo ascolto a chi vive tutti i giorni la realtà fattuale e con la propria opera e lavoro concorre allo sviluppo di un benessere, che vuole essere il più diffuso possibile, probabilmente in questo modo si contribuirebbe ad abituare gli europei a sentirsi effettivamente e con orgoglio cittadini dell'Europa.

Nel mondo si è passati dal bipolarismo all'unilateralismo, ed ora si prospetta la crescita di un nuovo polo di straordinaria dinamicità, che non sarà di breve durata, e tale da modificare anche le ragioni economiche che stanno alla base della attuale realtà, parliamo del polo cino-indiano, che è tutt'altro che trascurabile, anzi forse è decisivo, su cui occorre un ruolo attivo dell'Europa per una governance delle relazioni internazionali e soprattutto per favorire migliori condizioni di vita e di lavoro degli stessi lavoratori di quel paesi. Un'altra riflessione la dobbiamo fare su quanto avvenuto e sta avvenendo nei rapporti Russia-Ucraina. Da questa vicenda abbiamo capito la fragilità di un sistema di approvvigionamenti legato a pochissimi produttori e quanto sia necessaria una solida politica energetica dell'Unione nel suo complesso, ma più di tutto, abbiamo saputo dell'inesistenza di una istituzione europea che abbia il potere di decidere su questo fondamentale problema.

Sono questioni dalla cui vera soluzione finale dipenderà non soltanto lo sviluppo europeo, ma il ruolo politico dell'Europa che coerente della propria funzione, riprenda il primato della politica, della cultura, dell'arte, della scienza e dei diritti civili. Questi ultimi vanno preservati attraverso un'idea di dimensione pubblica che trascende le istituzioni formali di democrazia, giustizia, governo e allo stesso tempo riconoscono l'autorità dello Stato ad intervenire per modellare l'economia e la società. Solo con questi caratteri l'Europa può ritornare ad essere un fulcro d'attrazione per tutti i popoli, una realtà che incarna ed emana i valori fondamentali di una democrazia moderna e dinamica. Dobbiamo avere non solo una forza economica, ma anche politica, in grado di ridurre prima e far scomparire poi quelle rivalità che rimetterebbero in discussione tutto il processo della costruzione europea, l'impatto socio-economico dello sviluppo che invece va difeso proprio attraverso normative più attente all'evoluzione tecnologica, alle caratteristiche dei prodotti e alla qualità e professionalità dei lavoratori. È proprio per queste ultime considerazioni che nei riguardi della Direttiva PP2, abbiamo una posizione di netto contrasto e chiediamo la reiezione della proposta.

Segnaliamo poi che come Associazione Angopi, ci siamo attivati nei confronti degli europarlamentari italiani per fornirgli una chiara e unitaria posizione su principi condivisi che attengono il settore degli ormeggiatori e barcaioli che possano essere un riferimento valido a cui ispirarsi. Infine occorre sempre avere presente che il tutto va giudicato tenendo conto che c'è nel nostro settore, una situazione di grande diversità nella realtà concreta, funzionaleoperativa, dei singoli Paesi europei. È quindi difficile poter pensare di avere una posizione comune e addirittura impossibile, realizzare una 'regolamentazione rigida'. Siamo altresì convinti che non possiamo 'imporre il punto di vista italiano', perciò, fermo restando la nostra collaborazione intesa a modificarne i passaggi significativi, preferiamo in ogni modo, che il Parlamento bocci questa Direttiva senza tentennamenti.




## COME IL MITICO UCCELLO ARABO, LA DIRETTIVA RINASCE DALLE PROPRIE CENERI

Direttiva europea sui servizi portuali come l'araba fenice. Anche se il nido del mitico uccello che s'immola nel fuoco per poi rinascere dalle proprie ceneri non è in Arabia, bensì nel cuore dell'Europa, a Bruxelles e Strasburgo. Rinascita giusta e opportuna, nella speranza che tra le ceneri del rogo europarlamentare del documento siano rimaste inutilizzabili quelle tare che ne avevano decretato la condanna. "La strada della nuova regolamentazione è stata tracciata", osserva Marco Mandirola, presidente degli ormeggiatori dell'E.B.A.-European Boatmen's Association. "Il Commissario UE ai Trasporti, Jacques Barrot, si è impegnato a produrre un 'Libro Bianco', che riprende temi già esposti dal Parlamento europeo, tenendo conto delle note espresse dallo stesso Parlamento per giustificare la bocciatura del vecchia stesura. A questo punto, è augurabile che la redazione della nuova Direttiva da esaminare e discutere risponda alle vere esigenze della portualità europea".

I tempi tecnici per l'allestimento della nuova Direttiva portuale sono abbastanza definiti. Innanzi tutto occorrerà almeno un anno per approntare il testo su cui avviare la discussione. "Come in passato, l'EBA è convinta che la Direttiva sui servizi portuali sia necessaria, perché è l'unico settore non coperto da un documento che ne regoli le attività. Ma le mille sfaccettature economiche, sociali, organizzative e operative del sistema portuale nonché la peculiarità delle sue caratteristiche fisiche e ambientali richiamano particolari attenzioni. Quindi - e le trascorse lezioni lo insegnano - per risultare equa la stesura del documento di base ha bisogno di recepire i pareri consultivi degli 'addetti ai lavori', dell'esperienza concreta di tutte le varie componenti della portualità. Soltanto così si potrà evitare che il Parlamento europeo abbia da ripetere la sua sconcertante, quasi 'bulgara' unanimità nel respingerla, perché di fatto fonte di diffuso malcontento tanto nel fronte imprenditoriale quanto in quello amministrativo, dei servizi e del lavoro".

Nella covata del nido di Bruxelles, dopo il voto dello scorso febbraio, si sviluppa intanto la Direttiva sulla deregolamentazione del mercato dei servizi, la cosiddetta Bolkenstein, dal nome dell'ex Commissario olandese che l'aveva proposta. Ma rispetto alla precedente stesura risulta priva dei Servizi portuali, emendati dal suo contesto. Un emendamento che inorgoglisce la categoria europea degli ormeggiatori, ovvero l'EBA. "Ne siamo molto fieri perché siamo stati gli unici a ravvisare il problema, proponendo alla Europarlamentare francese Marie-Arlette Carlotti, deputata del Pse, di presentare questo emendamento. Con le opportune e convincenti motivazioni, noi abbiamo insistito affinché fossero specificati i Servizi portuali, e non i trasporti in modo generico. Questo era di fondamentale importanza perché a nostro giudizio con quella dizione generica si ravvisava il pericolo che quanto bocciato dal Parlamento europea nella Direttiva De Palacio fosse ripresentato in maniera peggiorativa nella Bolkenstein". Preoccupazioni non di poco conto, quindi; mentre, al contrario: "È di gran conto che i motivi che le avevano provocate siano state recepite e votate dalla stragrande maggioranza parlamentare, segnando un risultato di forte rilievo per l'intera portualità europea, riconosciuto anche dal sindacato ETF, che si è congratulato con l'Eba per il proficuo suo impegno".




Il15 settembre 2005 presso l'hotel Concorde Saint Lazare di Parigi si è svolta l'ultima assemblea generale dell'E.B.A. in ordine di tempo. Come riportato nel precedente numero di 'Porti' i lavori assembleari sono stati di particolare importanza, soprattutto per l'annuncio dell'atto notarile con deposito di Statuto con cui l'European Boatmen's Association ha ufficializzato il suo istituto associativo. Con ciò chiudendo il cerchio iniziato a tracciare quasi trenta anni prima nella stessa prestigiosa capitale francese da alcuni lungimiranti rappresentanti dell'antica professione marinaresca che battezzarono e difesero l'idea di stringere in sodalizio gli ormeggiatori di tutta Europa. L'importanza di Parigi quale luogo di saldatura e meta del percorso europeo della categoria è stato rimarcato nell'intervento qui di seguito stralciato, di Cesare Guidi, presidente dell'associazione italiana Angopi.

*Per me è una grande emozione trovarmi a Parigi per la straordinaria importanza che assume come simbolo, innanzitutto, dello Stato moderno. È importante che il nostro incontro si svolga in Francia e specialmente in questa grandissima città, perché, come non dirlo, ci offre ulteriori motivi di interesse. Questa terra è infatti la garanzia essenziale di tutte le libertà di pensiero e di professione di idee, costruttrice di una moderna concezione dei componenti, degli appartenenti ad uno Stato moderno: mi riferisco al passaggio, alla introduzione, che non è formale ma sostanziale, del termine 'cittadino' al posto di suddito. È qui che si sono precisati e poi diffusi in buona parte del Mondo, concetti come libertà, fraternità, eguaglianza che assieme alla grande stagione che ha coinvolto tutta l'Europa, definita Rinascimento e della fioritura tutta parigina e francese dell'arte moderna, dagli ultimi decenni dell'800 in poi, che sono state poste le basi portanti del carattere e del livello della nostra civiltà.*

*L'emergere di una serie di Stati profondamente democratici all'interno di un'Unione Europea, che fa proprio della democrazia la sua pietra angolare, nasce dal proposito di non ripetere l'esperienza degli anni Trenta e Quaranta. In questa sede non si può dimenticare che l'idea dell'Europa unita, è nata, dopo l'ultima tragedia della Seconda guerra mondiale, proprio qui a Parigi e non solo l'idea, ma anche fatti concreti, dando significato e consistenza ad un concetto di Robert Schuman di: "abituare gli europei alla pace reciproca creando una progressiva solidarietà fra di loro attraverso l'economia", con la creazione prima della CECA, successivamente della CEE ed oggi dell'Unione Europea, coronando un antico sogno degli uomini più illuminati di questo nostro continente. E da italiano permettetemi di ricordare il pensiero e l'opera di Giuseppe Mazzini (1805-1872).*

*È indubbio che la storia europea viene da lontano, ha radici profonde e differenziate che derivano da etnie e soprattutto condizioni storiche diverse, da cruenti conflitti che hanno insanguinato la nostra terra alzando barriere molto dure a morire. Giova comunque ricordare che periodi unificanti sul piano politico ce ne sono stati. Basti pensare al 1848. Ma ancor di più c'è da considerare il fatto che l'Europa è la madre che ha concepito e portato avanti il sapere moderno in tutti i campi, con particolare riferimento a quello scientifico, superando e abbattendo tabù dogmatici che ne impedivano l'evoluzione. Uomini come l'inglese Charles Darwin, il francese Louis Pasteur, il tedesco Albert Einstein, il danese Niels Henrik David Bohr sono il frutto di una crescita comune che trova la loro origine, non tanto in culture nazionali separate, ma, quasi, in una evoluzione di insieme, spesso collaborativa, e per questo che si esprime al meglio. Basti pensare agli effetti prodotti da questa osmosi cultu-*

*rale, ricordando, per esempio, gli scienziati del '600: l'italiano Galileo Galilei, il tedesco Johannes Keplero, o successivamente l'inglese Isaac Newton.*
*Ma posso affermare con certezza che ognuno di voi può aggiungere uomini prestigiosi del proprio Paese d'origine. E ciò a testimonianza dell'unitarietà dell'evoluzione europea, del valore del cosmopolitismo che appare un mosaico completo di saperi e di generi di vita. Come dimenticare infatti, il principe dell'umanesimo europeo, Jeert Jeerts ovvero Erasmo da Rotterdam, che cinque secoli fa pose le basi del significato della libertà dell'uomo; che erano per dirla in breve, il diritto alla ricerca personale anche nell'interpretazione del Vangelo inteso come fatto rivoluzionario, all'inviolabilità della coscienza umana, all'infinita espansione della libertà e della conoscenza dell'uomo e che fu un predicatore di pace, di cosmopolitismo e punto, proprio per queste ragioni, di riferimento di tutta l'intellettualità europea.*
*Pur prescindendo da ciò che oggi sta delineandosi nel mondo, dove si è passati da un bipolarismo ad un unilateralismo ed ora si prospetta la crescita di un nuovo polo di straordinaria dinamicità e tale da modificare anche le ragioni economiche che stanno alla base della attuale realtà, parlo del polo cino-indiano, che è tutt'altro che trascurabile, anzi forse è decisivo, rimangono validissimi quei motivi a cui accennavo prima, per aspirare e sognare un'Europa che orgogliosa della propria funzione, riprenda il primato nel mondo nella cultura, nell'arte, nella scienza e nei diritti civili. Quest'ultimi vanno preservati attraverso un'idea di dimensione pubblica che trascende le istituzioni formali di democrazia, giustizia e governo e allo stesso tempo riconoscono l'autorità dello Stato ad intervenire per modellare l'economia e la società. Solo con questi caratteri l'Europa può ritornare ad essere, non solo un polo d'attrazione per tutti i popoli, ma soprattutto una realtà che incarna ed emana i valori fondamentali di una democrazia moderna e dinamica. Discutiamo su tutto ma non abbandoniamo questi grandi ideali.*





**Ancora tre tele di Ippolito Caffi. *Sopra* e *in basso:* due vedute di Venezia; *sotto*: veduta di Genova dalla foce del torrente Bisagno. In ciascun quadro l'artista ha inserito navi, non solo quale arricchimento pittorico, ma anche per testimoniare una passione marinaresca che gli colse la vita**



## CAPITANERIE DI PORTO - GUARDIA COSTIERA NEL PORT STATE CONTROL

# Settimo primato consecutivo nella lotta a navi substandard

L'organizzazione italiana di Port State Control è stata di recente sottoposta alla lente d'ingrandimento dell'Agenzia europea per la sicurezza marittima (EMSA) che, a fine 2005, ha ispezionato il Comando Generale delle Capitanerie di porto, quale Autorità nazionale PSC, nonché i nuclei ispettivi presso i porti di Genova, Napoli e Livorno. Il giudizio dei risultati di tali verifiche è positivo e sottolinea l'elevato livello di efficienza raggiunto dall'Amministrazione marittima. In particolare, oltre al riconoscimento e apprezzamento per il contributo quantitativo e per la qualità degli interventi, sono stati evidenziati come punti di eccellenza l'attività del centro di formazione per ispettori di Genova, nonché la competenza e professionalità degli ispettori PSC (ufficiali delle Capitanerie di porto) quotidianamente impegnati nei porti nella lotta alle navi substandard.

Anche per l'anno 2005, i dati mostrano che l'Italia, per il 7° anno consecutivo, ha compiuto lo sforzo ispettivo più consistente tra i Paesi aderenti al *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control (20* Paesi comunitari oltreché Russia e Canada).

Su 20.940 ispezioni eseguite nella regione del Paris MoU, l'Italia si colloca al primo posto con 2361 ispezioni, pari all'11% del totale ed un tasso ispettivo del 37% delle navi straniere arrivate in Italia nel 2005. Il primato si estende anche al numero di navi fermate nei porti (235), al numero di navi con deficienze a bordo (1.493) e al numero di navi bandite (7) ovvero allontanate dai porti nazionali con divieto di operare in tutti i porti della Regione del Paris MoU, sino all'eliminazione delle gravi deficienze riscontrate a bordo. Le tipologie di navi trovate più carenti rispetto agli standard internazionali riguardano navi da carico generale (67%), portarinfuse (14%), portacontainer (5%),petroliere (2%) e chimichiere (2%).

Altro motivo di soddisfazione per l'Italia è costituito dalla performance della flotta nazionale che nel 2005, ha subito solo 7 detenzioni, replicando l'ottimo risultato del 2004 e consolidando la sua posizione nella *White List* del Paris MoU, ovvero nella lista dei Paesi che garantiscono elevati standard di sicurezza per le navi di bandiera, con un positivo ritorno di immagine.

I controlli sono proseguiti con inalterato impegno anche nel 2006. Tra le più recenti azioni è il fermo della 'Scotia Prince', traghetto di bandiera Bahamas. La nave, 12 mila tsl, abilitata al trasporto di circa 1000 passeggeri è stata fermata il 30 marzo dagli uomini della Capitaneria di Genova (quest'anno è il secondo traghetto, dopo il panamense 'Marrakech Express', a subire tale provvedimento). Nell'ispezione erano state riscontrate oltre trenta deficienze di cui alcune talmente serie da imporre l'adozione di misure particolarmente restrittive. La nave doveva sostituire analoga unità sulla rotta Genova - Tangeri per alcuni viaggi. In applicazione delle severe norme comunitarie in materia di navi traghetto passeggeri, gli ufficiali della Capitaneria hanno condotto una verifica dettagliata per verificare l'efficienza di dotazioni, mezzi di salvataggio, apprestamenti antincendio nonché la capacità dell'equipaggio a gestire le emergenze quali, ad esempio, la lotta antincendio e l'abbandono della nave.

L'attenzione che deve essere prestata a tale tipologia di nave è confermata dai gravi incidenti che si sono susseguiti nel corso degli anni sia nelle acque comunitarie sia in quelle internazionali. È di pochi mesi fa l'affondamento traghetto "El Salam Boccaccio" nel Mar Rosso, per il quale è stato pagato un tributo di vite particolarmente elevato. Lo 'Scotia Prince' si è dimostrato particolarmente deficitario per ciò che attiene la gestione generale dell'unità, i mezzi di salvataggio e antincendio, nonché per gli aspetti legati all'addestramento dell'equipaggio. Subito sono stati attivati gli interventi necessari, sotto la responsabilità del registro di classificazione e il coordinamento dell'autorità di bandiera, per adeguare l'unità agli standard di sicurezza previsti dalle normative internazionali.

In tema di sicurezza in mare Genova è un importante punto di riferimento per la marineria internazionale. Lo ha confermato a fine marzo 2006 la visita del vice comandante del porto di Novorossisk. Assieme alla sua delegazione dalla Capitaneria di porto - Guardia costiera di Genova il capitano Vadim Golyuk è stato ospitato nell'ambito di un progetto comunitario d'interscambio di ispettori navali teso a favorire una fattiva cooperazione tra le amministrazioni marittime responsabili delle ispezioni di sicurezza sulla navi mercantili. La Capitaneria di Genova è da sempre indicata, sia dal Segretariato del *Paris Mou* sia dall'Unione europea, quale sede destinata ad accogliere ispettori esteri in virtù della sua decisa attività di salvaguardia della vita umana in mare, di prevenzione dell'inquinamento marino e di lotta alle navi *substandard*, meglio conosciute come "carrette del mare". Il capitano Golyuk ha visitato la Sala operativa per le emergenze in mare e il servizio VTS, ha assistito ad ispezioni di Port State Control a bordo di unità straniere, ed è stato ospite presso la sede del Comando Generale delle Capitanerie di Porto dove ha avuto modo di prendere visione dell'avanzato centro di addestramento e formazione per gli ispettori PSC italiani.

Sempre sul fronte della sicurezza, ma questa vola sul fronte della 'Security' è da rilevare che il tenente di vascello (CP) Vincenzo Paolo Leone, in servizio presso la Sezione Sicurezza della navigazione della Capitaneria di porto di Genova, è stato nominato ispettore nazionale dalla Commissione Europea - Dipartimento Energia e Trasporti - Security marittima. L' ISPS Code ('International Ship and Port Facility Security') ed il Regolamento attuativo CE 884/2005 ('Procedure per lo svolgimento delle ispezioni nel settore della security marittima') prevedono che le ispezioni periodiche nei porti e sulle navi degli Stati membri tendenti a verificare il rispetto delle direttive comunitarie in materia di security marittima siano condotte da ispettori della commissione europea affiancate di volta in volta dagli ispettori nazionali. Il tenente di vascello Leone ha superato una specifica selezione condotta prima a livello nazionale e in seguito a livello comunitario tra ufficiali delle Capitanerie di porto esperti in principi, procedure e tecniche di controllo di security marittima e in possesso di una comprovata esperienza professionale maturata sul campo.

# Concorso artistico per le scuole: 'La Guardia Costiera e il mare'

Dopo il successo della fiction televisiva 'Gente di Mare', l'opera di sensibilizzazione del Comando Generale delle Capitanerie di Porto è proseguita sui temi della sicurezza in mare e della protezione dell'ambiente marino. Con questo obiettivo e allo scopo di far conoscere tra i più giovani le attività della Guardia Costiera, è stato indetto un concorso artistico, primo nel suo genere, dal titolo 'La Guardia Costiera ed il mare', rivolto alle scuole elementari e medie. Gli alunni sono stati chiamati a realizzare disegni (con qualsiasi tecnica) suil tema della sicurezza in mare e il ruolo della Guardia Costiera.



I lavori pervenuti entro sono stati giudicati da un apposita commissione e i vincitori a livello locale sono stati premiati (nella foto, il comandante del porto di Genova premia un'alunna del capoluogo ligure) e hanno trascorso una giornata in mare a bordo dei mezzi navali della Capitaneria di Porto. Gli elaborati più belli concorreranno quindi per la premiazione dei migliori quattordici disegni in tutta Italia, da utilizzare per il calendario della Guardia Costiera 2007. I vincitori a livello nazionale saranno premiati nel corso di una manifestazione che si terrà a Roma, con una visita alla Centrale Operativa del Comando Generale e un volo su un elicottero del Corpo o con la partecipazione ad un corso velico estivo.