PERIODICO DI ATTUALITÀ E CULTURA MARINARESCA - ANNO XI N. 2 APRILE GIUGNO2006 (una copia Euro 5)
Tariffa R O C. - Poste Italiane S.p.A. Spedizione in Abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv.in legge 27/02/2004 n°46 Art.1 Comma1 D C B Genova (contiene I.P.)

Porti & servizi tecnico nautici

Ravenna lancia il ponte sul mondo dell'ormeggio

27 - 28 aprile 2006, rotta su TARANTO

Assemblea nazionale - Tavola rotonda

ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI


PORTI & servizi tecnico nautici
Anno XI n°2 Aprile - Giugno 2006



Fantasia ittica nella copertina di un menù preparato da Italia di Nav. per una crociera della Tn. Leonardo da Vinci nelle West Indies nel luglio '69

Anteprima

Assemblea Angopi

Tavola rotonda Angopi

Eba

Ibla - Fedworld

Sicurezza

Cultura

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



DEBUTTO IN EMERGENZA
DEI RESPONSABILI DI TRASPORTI E PORTI

Il rovescio dei traffici

Una questione di 'galateo istituzionale'. In questa postura di gentleman agreement ovvero non derogando da fermezze, ma mantenute in maniera corretta e signorile, le due anime ora single dell'ex ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti si sono impegnate a dialogare tra loro cercando di evitare rotte di collisione. L'impegno non è dei più semplici. Al di là delle buone intenzioni dei due rispettivi neoministri, Antonio Di Pietro alle Infrastrutture ed Alessandro Bianchi ai Trasporti disarticolare un superato dicastero neppure ancora compiutamente articolato, separandone le competenze è senza dubbio opera immane. Soprattutto in clima di emergenza e di ristrettezze finanziarie come l'attualità purtroppo dimostra.
Eppure i responsabili e gli staff dirigenti dei due scorporati istituti ministeriali sono già da subito sollecitati ad affrontare temi di vasta portata e impellente necessità. La loro attenzione sono richiamate da diverse parti, tutte per vitale urgenze. Non è da meno il set-

Cesare De Piccoli



Un trevigiano doc, ma 'naturalizzato' veneziano per impegno politico, è entrato a far parte della squadra dei sottosegretari del governo Prodi. È Cesare De Piccoli, cui sono affidate le deleghe di mare e porti del Ministero dei Trasporti. Cinquantanovenne, già sottosegretario all'Industria nel governo Amato, De Piccoli vanta esperienze formative di lavoro e sindacali che nei trasporti lo hanno impegnato nelle Ferrovie. Il neo sottosegretario ai Trasporti vanta anche esperienze europee di rilievo; quale eurodeputato è stato il relatore al Parlamento europeo sul 'Corridoio 5', noto come 'le strade del mare'.

tore trasporti - e in esso lo shipping, i porti e la logistica - che richiede forse più di altri grande affiatamento, poiché efficienza e competitività del trasporto non possono prescindere dalle risposte infrastrutturali. E nei porti tanto più ora, dopo i riordini ottenuti dalla legge 84/94. Che però da sola non basta più per arginare le concorrenze portate in maniera massiccia da scali mediterranei e nordeuropei. Né presumibilmente basteranno a lenire il rovescio dei traffici i ritocchi di adeguamento della citata legge. Dunque virtuoso intreccio fra infrastrutture e trasporti. Così si cercò di attuare nel vecchio binomio Trasporti-Lavori pubblici, così si ripresenta adesso dopo la convivenza lunardesca (attento proto, nulla da spartire con l'ingegneria *leonardesca*, ndr.).

Nell'ambito del ministero dei Trasporti la delega al mare e ai porti, oltre a logistica e ferrovie, è stata assunta dal viceministro Cesare De Piccoli. Il calendario delle preminenze è assai fitto. Ma al vice di Bianchi non tremano i polsi. In una sua dichiarazione riguardo l'attenzione del governo di Romano Prodi per il settore dei trasporti ha affermato: "È un impegno chiarissimo, che nessuno vuole disattendere. D'altra parte, fin dal programma era emersa chiaramente questa attenzione. Le rotte intercontinentali via mare sono uno degli elementi su cui s punterà con maggiore forza. Sono in atto grandi processi fra Europa e Asia e il mare è il vettore prescelto per questi scambi". Da qui la necessità di ritoccare la legge di riforma 84/94, "da troppo tempo bloccata", ma anche la necessità di aggiornare l'intera materia portuale, "inserendola nella gestione più complessiva dei grandi interventi infrastrutturali di cui necessita il Paese".

Gli ormeggiatori e barcaioli italiani, attraverso la loro associazione di categoria Angopi e al suo presidente Cesare Guidi, formulano un partecipe 'buon lavoro' ai responsabili dei due dicasteri, quello delle Infrastrutture e quello dei Trasporti, nonché ai sottosegretari che ne gestiscono i settori. Il presidente Guidi conosce la vastità e la complessità dei compiti che li attendono, sia nei porti sia bella concatenazione logistica, tanto a livello nazionale quanto sul piano europeo. Una traccia dei problemi che attanagliano il settore e in particolare la portualità, dove il presidente degli organniatori e barcaioli italiani ha maggiore dimestichezza, si può trarre dalle risposte fornite di recente dallo stesso Guidi all'organo 'Rassegna Sindacale'

Innanzi tutto, la situazione nazionale, ovvero *perché la grave crisi in cui versano da tempo i porti italiani, che hanno subito pesanti battute d'arresto in termini di riduzioni di traffico delle merci rispetto agli altri scali continentali?*

Occorre innanzitutto comprendere perché c'è questo contenimento dei traffici e solo dopo è possibile individuare quali possono essere le soluzioni. Sulla prima questione la valutazione è estremamente elementare e palesemente verificabile. La riforma della L. 84/94 agendo sostanzialmente sull'organizzazione dei singoli porti ha consentito di eliminare una serie di incrostazioni preesistenti e di evidente squilibri fra sistemi organizzativi ed esigenze operative. Tutto ciò ha permesso, per alcuni anni, una vigorosa acquisizione di traffici. Quando questi traffici, sono arrivati al limite consentito delle infrastrutture e strutture esistenti questa spinta ha iniziato a scemare e quindi siamo di nuovo tornati a non essere più competitivi rispetto al resto dell'Europa dove peraltro si effettuano investimenti di straordinaria importanza. Sul piano della gestione portuale c'è ancora molto da fare perché sono ancora troppi gli organi che intervengono a vario titolo, nel determinare le condizioni, non solo operative dei singoli porti. Tutto ciò comporta necessariamente, la semplificazione, quanto meno delle diverse competenze, almeno nel senso che dovrebbero fare capo tutte sul piano nazionale ad un unico Ministero e sul piano locale alle Autorità Portuali. Nello stesso tempo



IDENTIKIT di MINISTRO

Alessandro Bianchi

Nasce a Roma il 28 gennaio 1945. Si laurea nel 1970 in Ingegneria civile all'Università di Roma 'La Sapienza'. Dal 1987 al 1994 è professore associato di Pianificazione urbanistica; nel 1994 diventa professore ordinario di Urbanistica. È stato titolare della cattedra di Pianificazione del territorio dal 1987 al 1994 e di Fondamenti di urbanistica dal 1995 alla facoltà di Architettura dell'Università di Reggio Calabria. Dal 1995 al 1999 è stato direttore del dipartimento di Architettura e analisi della Città Mediterranea dell'Università di Reggio Calabria. Dal 1999 è Rettore dell'Università degli Studi 'Mediterranea' di Reggio Calabria, con mandato in scadenza il 27 maggio 2007.

Altri incarichi

Componente del Consiglio Direttivo dell'Istituto Regionale per le Antichità Calabresi e Bizantine dal 1990 al 1995. Coordinatore dal 1993 al 1998 del Piano territoriale regionale della Calabria, per l'Università di Reggio Calabria. Coordinatore dal 1998 del dottorato di ricerca in Pianificazione e progettazione della città mediterranea, dell'Università di Reggio Calabria. Dal 1998 dirige la collana Immagini di Città, della Rubbettino Editore. Dal 1999 è presidente dell'INU-sezione Calabria dal 1999.

Attività scientifiche e pubblicazioni

Analisi dello sviluppo urbano nazionale e delle sue interdipendenze con il sistema dei trasporti. Area dello Stretto di Messina (Progetto Finalizzato Trasporti C.N.R., 1982-86); *Rapporto annuale sulla situazione economica e territoriale del Lazio* (IRSPEL, 1985-87); *Problemi e prospettive dell'assetto urbano e territoriale nelle regioni meridionali* (SVIMEZ, 1986-88); *Atlante informatizzato dei beni architettonici e ambientali della Calabria* (Ministero B.C.A.,1989-1991); *Mappa del rischio ambientale della Calabria* (CNR,1991-'92); *Le nuove forme del piano* (MURST 40%,1994, resp.locale); *Le città del Mediterraneo* (CNR, 2001, resp.nazionale).

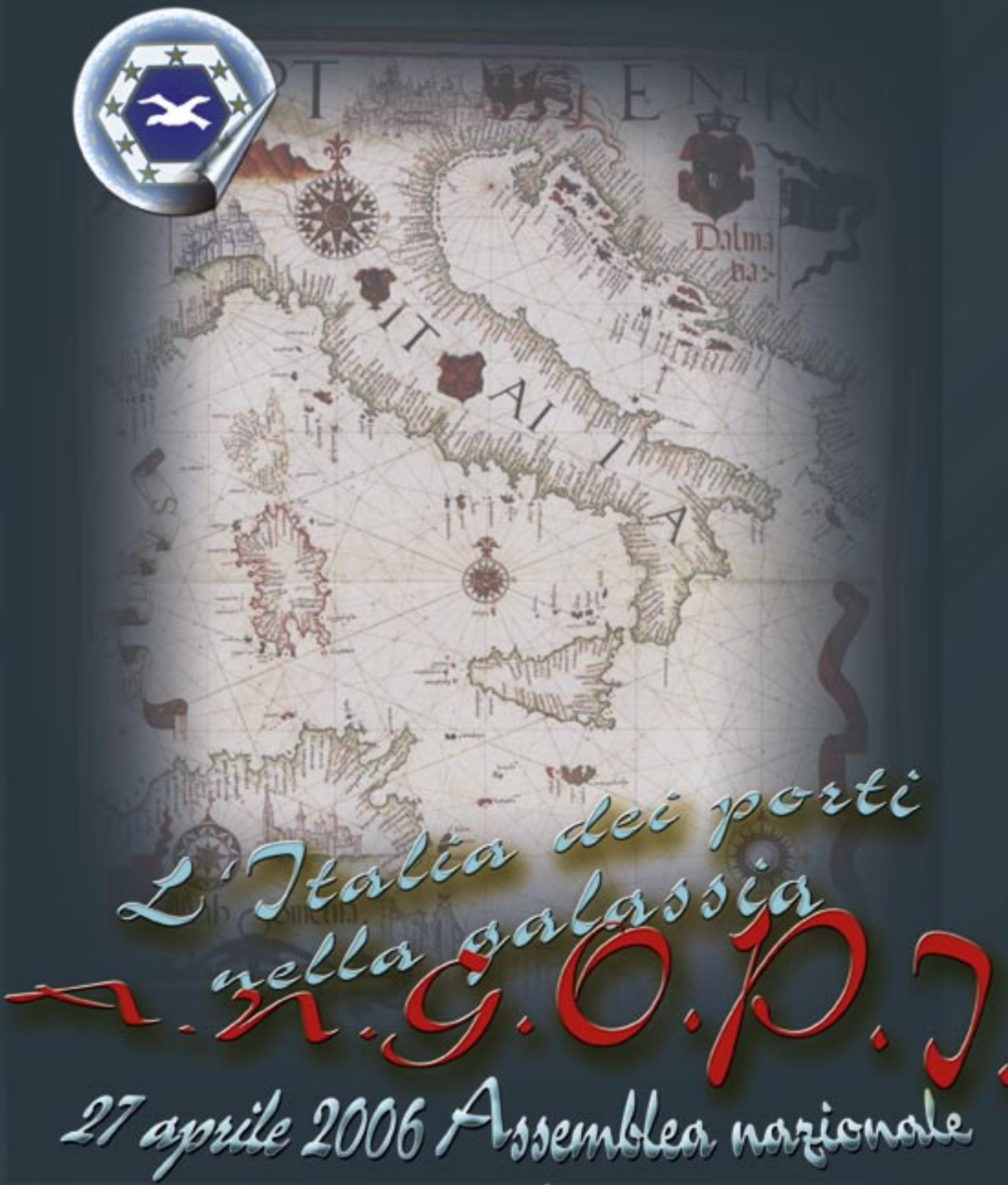
la risposta più efficace è porre mano ad un piano nazionale concreto di sviluppo portuale con l'apporto di tutte le Regioni, naturalmente articolato per aree geografiche. Questo risulta l'unico modo per fare investimenti secondo un piano razionale di sviluppo che veda insieme strutture, spazi e specializzazioni portuali con le infrastrutture di collegamento marittimo-terrestre.

Qual è la vostra posizione a proposito del ruolo che debbono svolgere i servizi tecnico-nautici, in particolare l'ormeggio?
I Servizi Tecnico Nautici sono servizi resi al vettore marittimo e quindi sono parte integrante della navigazione marittima. In particolare si tratta di servizi che sono tipici di un sistema di sicurezza delle navi e naturalmente, agendo nel momento terminale o di origine della stessa navigazione, lo diventano anche per le strutture portuali. Per queste ragioni abbiamo sempre considerato il servizio di ormeggio un servizio che il porto, in quanto tale, offre a tutti gli utenti e nello stesso tempo è quello al quale viene affidato la tutela non solo del vettore marittimo, ma anche delle strutture di attracco e della navigazione interna al porto.
Poi l'Europa.
Nel gennaio scorso il Parlamento europeo ha respinto, per la seconda volta e a larghissima maggioranza, la proposta di Direttiva sui servizi portuali. Il risultato ottenuto rappresenta una vittoria per l'Angopi, che, nel merito ha sempre avuto una posizione radicalmente contraria? E, comunque, secondo voi, come andrebbe formulata un'eventuale Direttive UE sul settore?
L'Angopi e con essa l'Associazione europea di categoria (EBA), è sempre stata contraria alla proposta di Direttiva europea sui servizi portuali, non tanto per l'iniziativa in sé, ma per i contenuti che il documento racchiudeva, fortemente penalizzanti per i lavoratori che oggi operano nei porti, per le loro professionalità acquisite nel tempo, per la sicurezza di tutto lo scalo e dell'area ad esso adiacente. Pertanto, l'Angopi pur prendendo atto che il testo avrebbe sicuramente subito profonde e significative modifiche, si rallegrata per la decisione assunta dal Parlamento Europeo che ha bocciato il testo. Crediamo che la nuova Commissione prenderà in esame un nuovo progetto volto a riformulare , partendo da un Libro Bianco, un documento sul settore che è l'unico tra i trasporti a non essere disciplinato da una Direttiva. Auspichiamo che questa volta si ascoltino con volere costruttivo tutte le associazioni di categoria e, prendendo spunto dall'esperienza passata, riformuli il documento.
Nella sostanza riteniamo che si debbano intanto considerare in modo diverso i servizi che vengono resi alla merce da quelli resi al vettore, in quanto, questi ultimi comunque, fanno parte sì del trasporto, ma del trasporto marittimo che ha le sue norme ed esigenze, tra l'altro, di carattere internazionale e nel caso specifico, non va mai dimenticato, che sono servizi inerenti la sicurezza della navigazione. Limitandoci a questo aspetto noi non contestiamo che anche servizi della sicurezza possono essere affidati a privati, né che le leggi della concorrenza siano completamente contrastanti con essi, ma l'esperienza ci insegna che in questo campo il valore fondamentale non sta tanto in una competizione fra prezzi praticati, ma sta soprattutto, nella capacità di realizzare il servizio con la massima efficienza, nel senso di determinare il più basso livello di incidenti. Riteniamo pertanto, che una Direttiva Europea pur necessaria, debba prendere come punto di riferimento questo aspetto, come motivo discriminante principale; come peraltro, deve consentire che le diversità di esperienze esistenti nei vari Paesi, che sono tutte, il portato di esperienze storiche, non devono necessariamente essere inquadrate nell'esclusivo "spirito di mercato", ma invece delineare quegli indirizzi fondamentali che li rendono funzionali alle esigenze della sicurezza, garantendo alti standard di efficienza attraverso le definizioni di essenziali caratteri professionali indispensabili per poter realizzarsi in modo, in questo senso sì, omogeneo in Europa.

Sempre a Bruxelles, è andata in discussione a febbraio la 'Bolkestein' la Direttiva UE sui servizi generali. Anche qui l'Angopi ha più volte espresso la sua avversità. Cosa pensate delle modifiche apportate al testo, che hanno tolto i servizi portuali?
L'Angopi ritiene che il Parlamento Europeo, anche questa volta, abbia dato esempio di profonda conoscenza della materia portuale, emendando il testo della Direttiva sui servizi generali ed escludendo i servizi portuali dal documento che comunque procederà il suo cammino.
Crediamo che aver escluso i servizi portuali sia, pertanto, una logica prosecuzione e coerenza con il voto di gennaio sulla Direttiva dei servizi portuali, riconoscendo che in un settore così delicato, per tutte le motivazioni che hanno portato alla seconda bocciatura e per le ragioni espresse in risposta alla prima domanda, debba essere disciplinato da una Direttiva e non da un testo o documento che propenda per una liberalizzazione difficilmente controllabile da parte delle Autorità

Considerato il nuovo quadro europeo, quale politica dovrebbe tenere l'Unione Europea per quanto riguarda la portualità?
Al momento attuale, fermo restando la posizione di stallo assunta dalla Commissione, l'unica linea possibile è quella di demandare agli Stati membri la gestione diretta dei porti con le leggi nazionali, ed altro, che disciplinano le varie attività portuali.
In ogni modo, se ne fosse in grado, dovrebbe tracciare delle linee di intervento non solo su aspetti sui quali dovrebbe ispirarsi la concorrenza, la competitività, ecc., anzi va detto peraltro, che in questo specifico terreno c'è semmai bisogno di regolamentare, ma dovrebbe individuare aree portuali europee in un contesto che tenga conto delle situazioni geografiche, idrogeologiche, corografiche in riferimento alle vocazioni che ognuna di esse può avere rispetto alle tendenze dei traffici marittimo/portuali del Nord, dell'Occidente e del Mediterraneo e soprattutto favorire gli aspetti necessari relativi ai momenti di coordinamento che possono dare più efficienza all'intero sistema portuale e agevolare ed estendere il sistema logistico e le grandi infrastrutture, ferroviarie idroviarie e stradali fra porti e continente.

È in preparazione un nuovo 'Libro Bianco' UE sul vostro settore, mentre in estate si terrà a Stoccolma la conferenza internazionale dell'ESPO (l'Associazione europea delle autorità portuali), un appuntamento importante per definire le linee guida su portualità e trasporto marittimo. Quali proposte lancerete al riguardo?
Offrendo, anche come Associazione Europea di categoria (EBA), tutto il supporto che si riterrà utile per ottenere un documento che tenga conto di tutte le realtà portuali. Parteciperemo, come auditori, alla conferenza di Stoccolma ove prenderemo atto delle dichiarazioni che formulerà al riguardo il Commissario dei trasporti UE, signor Barrot che parteciperà ai lavori.



L'Italia dei porti nella galassia A.N.G.O.P.I.

27 aprile 2006 Assemblea nazionale

28 aprile 2006 Tavola rotonda

Benvenuti nella Città dei due mari

Taranto, aprile 2006

Alle personalità, ai colleghi e amici tutti che interverranno all'Assemblea Nazionale A.N.G.O.P.I. e al Convegno, nei giorni dal 26 al 28 aprile prossimi qui a TARANTO, con immenso piacere formulo il benvenuto; io e i miei colleghi del Gruppo Ormeggiatori di Taranto siamo e saremo a Vostra disposizione. Faremo del nostro meglio per meritare la fiducia accordataci dal Presidente e dalla Dirigenza dell'Angopi nella scelta di TARANTO quale Sede della Assemblea Nazionale; tenuto conto delle tematiche di così grande rilievo poste all'ordine del giorno dei lavori assembleari e della tavola rotonda del giorno 28: "L'Italia quale piattaforma logistica e della sicurezza tra politica dei porti europei e regole del mercato mediterraneo" siamo ancora più fieri e orgogliosi della scelta fatta dalla nostra Associazione.

Avrà modo, chi non c'è mai stato prima, di conoscere "la città dei due mari", il suo porto oggi non più solo base militare ma anche porto industriale-commerciale-petrolifero; chi invece ha conosciuto questa città in passato la troverà profondamente cambiata, non tanto nelle tradizioni quanto nell'urbanistica.

Rinnovo il benvenuto a tutti Voi con augurio che i prossimi lavori siano proficui per noi tutti.

Gianni PUGLISI
Capo Gruppo Ormeggiatori del Porto di TARANTO



Quel drappello di autorevolezza



Una maturità incisiva, risoluta, consapevole. È la virile impronta di categoria impressa a Taranto il 27 aprile 2006 nei lavori dell'assemblea generale dell'ANGOPI ospitata e curata nei dettagli organizzativi dal locale Gruppo Ormeggiatori del Porto. Impronta marcata sin dalle prime battute del consesso associativo, aperto dalla relazione del presidente Cesare Guidi (confermato nel suo incarico per l'entrante triennio), e proseguito negli interventi dei vari gruppi di lavoro interni all'associazione, chiamati a relazionare sul loro operato. Impronta che, seppure su diversa prospettiva, si è distinta anche nella tavola rotonda svolta il giorno successivo nel Castello Aragonese, avvincente icona della marineria tarantina.

Incisività delle proprie offerte professionali; risolutezza nel seguirne il dettato, consapevolezza degli spazi operativi destinati ai propri ruoli e di quelli forieri di costruttivo accesso. Ribadito in maniera netta anche nei lavori congressuali, il compatto ruotare degli ormeggiatori e barcaioli italiani attorno a questi principi si è imposto tra i più efficaci veicoli dei consensi rivolti alla categoria, e alla sua affermazione locale, nazionale, europea e tra breve anche mondiale. Obiettivi non facili da centrare, ma che messi a fuoco con oculata determinazione hanno consentito di accedere a livelli di spicco sia nell'organigramma delle valenze portuali sia al cospetto degli interlocutori istituzionali.

In particolare, è rilevante notare la considerazione rivolta alle argomentazioni di matrice ANGOPI; questo non solo nei colloqui con esperti di conduzioni portuali e marinaresche, ma pure nei dialoghi con persone di ciò pressoché digiune, avvicinate al multiforme ambiente del mare e dei porti da circostanze atipiche, talora connotate da potere decisionale. Sino a pochi anni fa tali accostamenti accendevano lamentele per le inconsapevolezze/incomprensioni generate. Col trascorrere del tempo tale gap culturale si è ristretto. Ed è indubbio che le conoscenze del comparto marittimo/portuale - pur incappato in una fase di regresso - sono andate migliorando. Con ciò rendendo auspicabile che l'importanza strategica ed economica del settore ottenga concreto riconoscimento e non un orpello a evanescenti concioni.

Questa assidua opera di formazione o approfondimento intellettuale sulla cultura marittimo/portuale ampliata agli inerenti temi della sicurezza e della security sembra essere caduta su un fertile terreno; o almeno non del tutto sterile. I motivi dell'attenzione volta alle sollecitazioni provenienti dal mare, dai porti e in senso più esteso dalla logistica dei trasporti sono di varia origine e impulso. Nondimeno, particolarmente ficcante si è palesata l'azione condotta negli anni dagli ormeggiatori-barcaioli. Ed è singolare come tra i colossi dell'operatività marinaresca e portuale questo manipolo di professionisti del mare abbia guadagnato reputazione, a dispetto della loro esiguità numerica di categoria.

L'immagine di autorevolezza accreditata all'ANGOPI e per estensione ai Gruppi ormeggiatori e barcaioli che la compongono si è manifestata tanto nel contesto assembleare quanto nel richiamo di personalità alla Tavola rotonda svolta al Castello Aragonese, re-

lativa a: "L'Italia quale piattaforma logistica e delle sicurezza tra politica dei porti europei e regole di mercato nel Mediterraneo". Di questo convegno sulla prossima edizione di 'Porti' sarà pubblicato un ampio resoconto. Riguardo l'assemblea, sulla stessa edizione sarà riportata in maniera estesa la relazione del presidente Guidi, oltre ad un'ampia sintesi dell'informativa del presidente EBA, delle relazioni dei coordinatori dei Gruppi di lavoro (Qualità; Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro; Revisione criteri e meccanismi tariffari; Profili professionali e impiego dei DPI) e di un intervento relativo al supporto e appoggio ai natanti da diporto.

Gli spunti affrontati dalla relazione del presidente ANGOPI riguardano ovviamente tutto ciò che attiene la categoria sia dall'esterno sia dall'interno. Il sommario conta ben diciotto capitoli. Inizia con espressioni di omaggio dedicate a Taranto, ai suoi aspetti culturali e all'accresciuta importanza del suo porto, al Gruppo ospitante e – complice la dichiarata passione per la lirica – al compositore tarantino Giovanni Paisiello (TA 1740 - NA 1816) la cui opera 'I giochi di Agrigento' inaugurarono il 16 maggio 1792 il teatro La Fenice di Venezia.

Poi, una panoramica sulla situazione politica ed economica mondiale, su quella dell'Unione europea, sul ruolo italiano e sui nuovi assetti politici sopravvenuti in Italia. Entrando nel vivo della categoria ecco quindi il ruolo dei Servizi tecnico nautici e dell'ANGOPI in Europa; le azioni per tutelare e potenziare la categoria degli ormeggiatori-barcaioli, soprattutto nell'ottica della salvaguardia della sicurezza, considerando nell'unità della categoria l'assoluto valore trainante. Da qui l'importanza dei contatti tra vertici associativi e Gruppi.

La relazione prosegue intrattenendosi su esperienze e prospettive relative alle autostrade del mare'. E poi osservazioni sul contratto collettivo di lavoro e istituti previdenziali volti a ormeggio e battellaggio; diritti e obblighi della categoria per la valorizzazione professionale; confronti sulle proposte tariffarie; normativa europea riferita all'Italia; sempre tenendo conto che il futuro si garantisce con la prestazione di un servizio ottimale; e quindi certificati di validità; che si evidenziano nel riconoscimento quali soggetti attivi nella safety & security; ma attivi anche in altre culture, quale l'archeologia del mare. In sintesi, una categoria da molto tempo uscita dall'anonimato e che persegue con tenacia la valorizzazione del servizio universale prestato nel sistema porto. E tanto basta.





Sigillo su Taranto

RELAZIONE DEL PRESIDENTE A.N.G.O.P.I ALL'ASSEMBLEA NAZIONALE

Assemblee itineranti: un impegno premiato

La soddisfazione, ma pure l'emozione - perché no?, anche se vaccinati con la formazione marinaresca contro ogni trepidazione - di aprire i lavori dell'Assemblea Generale dell'Angopi, il 27 aprile 2006 a Taranto; e il piacere di salutare i colleghi ormeggiatori e barcaioli, e di ringraziarli per la loro folta partecipazione all'incontra. Con queste espressioni di stima ed amicizia il Presidente dell'Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani ha introdotto la sua lunga, articolata relazione su quanto intervenuto dal precedente appuntamento dello scorso dicembre a Pomesia e sulle prospettive andatesi a delineare. Relazione presidenziale che ha aperto i lavori assembleari che per l'ANGOPI è ormai è diventata pratica costante indire, organizzare e svolgere in porti e regioni marittime italiane diverse, al pari di altre importanti iniziative. "Consuetudine, divenuta regola, nata dall'esigenza di dare concretamente il senso che la nostra Associazione è forte e rispettata soltanto se riceve l'apporto fattivo di tutti i Gruppi e naturalmente vuol essere il riconoscimento della validità che, questa loro partecipazione alla vita Angopi, ha significato e significa per elaborare e realizzare le iniziative che si assumono sul piano nazionale", sottolinea Guidi. E ne ribadisce l'utilità, pur riconoscendo quanto lavoro occorra e quale sia l'impegno profuso per organizzare manifestazioni di questo tipo, oggi in Puglia, come in passato altrove. Da qui i ringraziamenti ai colleghi di Taranto, e in particolare al capogruppo Gianni Puglisi, "perché è grazie al loro efficace contributo svolto in modo egregio, con l'intelligenza e il sacrificio che comporta, che è stato possibile la realizzazione di questo nostro evento".

Entrando nel vivo, la relazione del Presidente Angopi si dipana su una quindicina di capitoli, preceduti da una particolare chiosa riguardo alla città ospitante. Dunque, Taranto.

"Ricordo che siamo in una città che pur essendo stata e tuttora lo è, base importante della Marina Militare, ha saputo conciliare questa sua vocazione storica con uno sviluppo impetuoso di centro marittimo portuale moderno e in forte crescita. Colgo dunque, l'occasione per dire che oltretutto Taranto è uno di quei porti in espansione e per queste ragioni investito da una serie di problemi nuovi.

Prendiamo per esempio la questione di 'porto transhipment. Ciò che è Gioia Tauro e che non potrà mai essere un porto dell'alto Adriatico, Taranto ha tutte le caratteristiche per poterlo diventare, perché è uno scalo inserito nelle rotte intercontinentali delle navi giramondo. Questo però comporta, se si vuole essere competitivi su scala europea, attirando volumi e tipologie di traffico di notevoli dimensioni, un salto nell'organizzazione trasportistica e logistica attraverso livelli infrastrutturali, modalità di gestione, criteri di efficienza che richiedono, e non per ultimo, adeguati fondali, piazzali di movimentazione e di stoccaggio dei container, funzionali servizi portuali. Quindi è un intero sistema portuale che deve essere posizionato". In altre parole, "La funzione di un porto e del territoriale sistema portuale, si giocano non su astratte e burocratiche classificazioni, ma su base empirica, determinata dalle logiche di mercato, dalle scelte strategiche dei grandi operatori globali, dalla facile accessibilità ai punti di origine e destinazione delle merci, con una condivisione di obiettivi tra: le forze economiche, Autorità delegate alla gestione portuale ed i rappresentanti delle istituzioni, quali, Regione, Provincia e Comune".
"Mi sembra anche di poter dire che qui a Taranto non va nemmeno sottaciuto il fatto che si possa parlare di felice sintesi tra pubblico e privato, dove l'azione di un bravo ed accorto imprenditore, nel compiere scelte fondamentali (avvio di collegamenti, attivazione di una politica logistica, accordi con armatori complementari o concorrenti) ha valorizzato le qualità intrinseche di questo scalo che sono: la sua collocazione nei confronti dei mercati, la validità dei servizi, le opportunità di espansione marittima e terrestre, ma soprattutto, come ho avuto modo di ammirare, l'aver favorito la realizzazione di un nuovo porto modernamente attrezzato, anche per quanto attiene l'efficacia delle strutture e degli arredi, dove peraltro svolgiamo un lavoro di grande importanza. Allora dico che non è un caso se le navi della Evergreen, la terza flotta del mondo hanno scelto il porto tarantina".
E qui, conoscendo la straripante passione del Presidente per la musica colta e la lirica in particolare, gli si deve dare atto di una rinuncia. Infatti, "Potevo anche parlare delle origini spartane di questa città, oppure di Giovanni Paisiello e delle sue straordinarie opere composte a cavallo del 700/800, ma ecco, forse il tributo maggiore che possiamo dare ai nostri colleghi tarantini è che questa Assemblea vuole essere il riconoscimento concreto anche della loro manifestata capacità di affrontare con intelligenza e coerenza, ma soprattutto con l'impegno e con il lavoro, le novità intervenute nello shipping e nel commercio internazionale".

Il rispetto della dignità della persona

Stimata l'intraprendenza tarantina, la relazione amplia il suo orizzonte esaminando l'attuale panorama generale. "E devo dire che assistiamo, purtroppo, ad eventi, che seppur da un lato aprono la speranza a relazioni pacifiche - sia nell'area medio orientale sia in quella mondiale - nello stesso tempo mettono in discussione e rendono estremamente difficile il percorso di una politica tendente a risolvere i conflitti e le controversie sul piano diplomatico e politico. Nello stesso tempo si manifestano contraddizioni e atti concreti, che palesano le difficoltà a consentire uno sviluppo economico ai cosiddetti Paesi emergenti, con misure che qualche volta rasentano un impedimento alla crescita di quei popoli che pur ambiscono di uscire dalla povertà e dalla miseria. Quest'ultimo aspetto assume significati diversi, in relazione alle tendenze generali indicate all'inizio, circa il modo di risolvere contrasti e conflitti fra gli Stati. Per cui si ricava che talune iniziative finalizzate a stimolare un miglioramento delle condizioni di vita e di lavoro, e nello stesso tempo un più profondo rispetto della dignità della persona, possono essere interpretate in modo totalmente opposto. È peraltro indubbio, e l'esperienza di questi ultimi decenni lo insegna, che in presenza di gravi tensioni esistenti in ben individuate aree geografiche, aumentano comunque le difficoltà per migliorare l'economia mondiale e

quindi cresce a dismisura lo sforzo per realizzare ovunque, condizioni di vita quanto meno dignitose".
"A tutto questo si aggiunga l'impatto negativo che uno sviluppo economico non controllato ha sulla biosfera, allora, ci rendiamo conto che condizione essenziale rimane, in ogni modo, la pervicace volontà, direi, di imporre vie pacifiche per la soluzione di qualunque tipo di conflitto. Va anche sottolineato che le relazioni con i Paesi in via di sviluppo devono ispirarsi a rapporti e comportamenti che in nessun caso possano significare un tentativo di freno, ma un aiuto concreto per la realizzazione di una crescita economia che consenta nello stesso momento di espandere e migliorare l'affermazione della difesa della dignità e dei diritti dei lavoratori e quindi, una base essenziale su cui si può conseguire un sempre più incisivo ordine democratico. Sono oggi ancora più convinto di ieri, anche di fronte alle difficoltà che si riscontrano nella costruzione dell'Unità Europea, che l'esigenza indicata non è solo essenziale per noi, ma è fondamentale perché l'Europa, proprio nel momento in cui supera le proprie contraddizioni, sia in grado di dare un senso equilibrato all'economia come fattore fondamentale per un'evoluzione della nostra società. Questa nostra esperienza, e questa identità sta alla base di un nostro protagonismo nello scacchiere mondiale che non solo può avere un segno positivo e incisivo, ma può rappresentare un'alternativa ai modelli che caratterizzano l'intero occidente".
"Entrando nel quadro che ci interessa più da vicino è evidente che l'Italia ha una responsabilità e una opportunità particolare nel ruolo che il Mediterraneo sta sempre più assumendo nei traffici marittimi, e non mi riferisco soltanto a quello esistente fra Estremo Oriente ed Europa, ma anche a quello fra i vari Paesi costieri o che comunque gravitano in tale area. C'è da dire, a questo proposito, che anche in questi Paesi si manifesta un trend di sviluppo piuttosto sostenuto che comporta, già adesso, un interscambio significativo con l'Europa, come è rilevante creare le condizioni per favorire l'evoluzione dei traffici insieme alla tutela ambientale del Mediterraneo, inteso come bacino marittimo ed anche territoriale. Non sta certamente a noi individuare le tendenze più consone a sostenere questo ruolo dell'Italia nel quadro europeo, e quindi mi limito a questo riferimento come punto focale di tutte le iniziative intese ad adeguare le nostre strutture marittimo-portuali e terrestri perché il nostro Paese svolga quel ruolo fondamentale a cui è chiamato".

Un Governo stabile ed efficiente

In merito alla situazione politica che si è determinata a seguito della consultazione elettorale, e la necessità di esaminare in modo approfondito gli scenari che si dovranno delineare e le conseguenze che i nuovi assetti determineranno sulle principali problematiche relative al nostro settore, va detto che, per quanto ci riguarda, auspichiamo si apra una fase di stabilità e di efficienza per l'esecutivo. Per poterlo fare sul piano concreto è innegabile che le finalità indicate dalla coalizione che ha vinto, sono soprattutto intese alla ripresa dell'economica nazionale e alla tutela delle condizioni dei lavoratori. Dovremo aprire una fase per realizzare specifici momenti di approfondimento e confronto tra noi ed i rappresentanti delle forze politiche. In ogni modo ci auguriamo, come si ricava nel programma di governo, che esista fattivamente una particolare attenzione al ruolo dell'Italia nel Mediterraneo e quindi vogliamo sperare che gli interventi sulla economia marittima e sui porti, ormai fermi da cinque anni, sia tale da superare le più gravi strozzature ancora esistenti e che riguardano intanto: le strutture portuali, le innovazioni degli impianti, le specializzazioni delle aree portuali, un coordinamento efficace e deciso per l'attuazione di misure intese al potenziamento dei porti, superando le difficoltà esistenti per i numerosi Enti che per varie ragioni, hanno competenze e che rischiano di essere un fattore frenante. Come ci auguriamo inoltre, che venga considerata, in tutta la sua importanza, la posizione da noi assunta a riguardo del ruolo dei servizi tecnico nautici a proposito della Direttiva Europea.



Ormeggiatori strumenti decisivi della sicurezza dei porti

Portando l'attenzione sull'Assemblea generale Angopi la relazione del Presidente Guidi ne sottolinea il significato molto rilevante, perché di fatto chiude un ciclo triennale e ne apre un successivo. "Sono proprio queste le ragioni che mi fanno ritenere che, ai nostri odierni lavori, si manifesterà la stessa sensibilità, la stessa volontà e capacità perché l'Angopi possa rispondere, alle sfide costantemente presenti e che via via emergono". Ma non solo. "Occorrerà anche ragionare su come attrezzarci per fronteggiare l'avvenire perchè non sappiamo ancora con chiarezza su quale terreno saremo chiamati ad agire per poter tutelare e potenziare il ruolo che attualmente svolgiamo nel campo delle nostre competenze istituzionali e del nostro essere sempre più strumento decisivo della sicurezza dei porti." Incertezza dovuta ad eventi nazionali e internazionali che si manifestano in maniera contraddittoria e con tratti altamente preoccupanti. Ma che gli ormeggiatori e barcaioli potranno affrontare con relativa serenità fidando nell'unità e coesione dell'Angopi nonché nella solidarietà fra i Gruppi. Unità. coesione e solidarietà che hanno assunto un ruolo determinante all'interno della categoria, smorzando scintille scaturite dal fuoco della passione o da diverse ottiche interpretative. E qui, delineando un bilancio del trascorso triennio il Presidente Angopi e con lui il Direttivo dell'Associazione ribadiscono e confermano un concetto ripetutamente esposto. Cioè, che ogni qualvolta si profilano situazioni di rischio per la compattezza di categoria, a favore della difesa del ruolo e del futuro dei Gruppi e degli ormeggiatori e barcaioli, "non prevalse il mero buon senso, ma la consapevolezza concreta che l'unità era il valore portante per garantirci un avvenire". Pertanto, "l'imperativo era e rimane quello di non rinchiuderci all'interno dei nostri particolarismi, ma aprirci alla convinzione che nessun Gruppo da solo, può pensare di resistere, essendo, per forza di cose, il nostro destino fortemente intrecciato, collegato anche a tutto ciò che avviene in ognuno dei Gruppi presenti nel nostro Paese: dal più importante al più piccolo".
Da notare che negli incontri con i frangenti comuni in tutte le rotta associative, oltre al buon senso l'Angopi ha potuto contare sull'opera di uomini di grande saggezza nonché su comportamenti ispirati ai legami profondi con la categoria e all'Associazione. Ecco la ragione delle odierne certezze e della conferma del Direttivo per il prossimo triennio, avvenuta sulla strada del 'rinnovamento nella

continuità' voluto dall'assemblea di tre anni fa. "Rinnovarci nella continuità che non era un semplice ed astratto slogan", precisa Guidi. " perché ci eravamo prefissati concreti obiettivi tra i quali voglio ricordare: ***a)*** la valorizzazione dell'Assemblea Nazionale depositaria della sovranità di ultima istanza, alla quale il Presidente e il Consiglio rispondono con i risultati e con la coerenza di una strategia; ***b)*** un Consiglio di Presidenza con una funzione collegialmente più robusta, (l'organo pulsante dell'associazione) che si riunisce di frequente, composto da dieci membri; ***c)*** l'attivazione del Collegio dei Probiviri, la cui presidenza doveva coincidere con la presidenza dell'Assemblea, al quale veniva affidato il compito di vigilare sul funzionamento dell'associazione, sulla congruità delle attività associative, sulla coerenza dei comportamenti rispetto alle disposizioni e allo spirito del nostro Statuto, che andava aggiornato, demandando peraltro, allo stesso Collegio, una funzione dirimente nell'interpretazione di eventuali controversie o dubbi; ***d)*** un Presidente disponibile a tempo pieno, in grado di gestire le cose in prima persona (senza delegare e derogare dalle sue responsabilità e competenze) spendibile per tutto il mandato, coadiuvato nel suo lavoro dagli organismi eletti; ***e)*** un Presidente anche itinerante, nel senso di poter garantire una certa presenza fisica in periferia per ascoltare i problemi innanzitutto laddove si manifestano; ***f)*** una Gestione affidata ad un apparato già strutturato, senza quindi dover licenziare qualcuno per riesumare qualcun altro, nei confronti del quale però è comunque il Presidente ad imprimere gli indirizzi tecnico-operativi; ***g)*** l'individuazione di percorsi atti a sollecitare la dialettica interna, la partecipazione nelle scelte, la corresponsabilità nella gestione, in modo che nessun Gruppo, grande o piccolo che sia, possa sentirsi emarginato; la messa a fuoco delle questioni, attraverso l'individuazione di appositi Gruppi di Lavoro, fissando quegli obiettivi che pongono al primo posto il lavoro, la nostra funzione, il rapporto con gli utenti e col servizio nella correlazione ambiente-porto-sicurezza; ***h)*** una politica di sostengo ai Gruppi in grado di favorire il nostro ruolo in banchina e nei porti.

Gruppi di lavoro, quella marcia in più

La relazione non si dilunga su tutti gli obiettivi che l'Angopi aveva individuato e poi realizzato, "Mi sento comunque di poter dire che abbiamo messo in pratica questi importanti risultati con una partecipazione ed un impegno estremamente positivi e che hanno investito colleghi, giova ricordarlo, anche al di fuori degli organismi dirigenti. Voglio, allora, richiamare anche la vostra attenzione sul fatto che si è dato prestigio e responsabilità nell'autonomia ai Gruppi di Lavoro", che hanno affrontato temi spesso spinosi e delicati quali il rinnovo delle tariffe e lo Statuto e Regolamento Angopi. Riguardo il rinnovo delle tariffe, oltre all'esigenza di adeguarne il livello, fermo dal 1999l, era pure necessario definire in modo chiaro i contorni del ruolo degli ormeggiatori e barcaioli nei porti, determinando, tra l'altro, l'esigenza di dare una connotazione precisa della funzione posta al servizio degli interessi generali dell'attività di ormeggio e di battellaggio, con definizione degli obblighi pubblicistici nonché l'opportunità improcrastinabile di rispondere alle esigenze delle Autostrade del Mare (Il discorso tariffe è stato poi ripreso dal presidente Guidi più avanti nella relazione, ma in maniera sfumata, nonostante la capitale importanza, poiché l'argomento è al momento sotto etichetta 'trattative in corso', volte anche all'eventualità di fissare due tariffe separate: una relativa a tempi e a prestazioni realmente svolte, definita 'commerciale', l'altra quale 'tariffa per obblighi di servizio pubblico'). Sul tema Statuto e Regolamento, invece, è stata realizzata una normativa che ha dato un'indicazione chiara e forte su come devono essere i rapporti di categoria disciplinati da regole che definiscano, tutelino e rafforzino le ragioni dello 'stare insieme'. Attraverso regole chiare, si è inoltre definito il corpo normativo dell'Associazione, con la stesura e l'approvazione del Regolamento. Va ricordato che questo obiettivo si è realizzato innanzitutto cercando di diffondere lo spirito associativo favorendo un miglior modo di rapportarsi nei confronti dell'Angopi e di questa nei confronti degli associati. Una pietra angolare, su cui si dovranno solamente porre gli opportuni aggiornamenti che di volta in volta si presenteranno.

Non semplici i compiti svolti dai Gruppi di lavoro relativi ai Profili Professionali, al Sistema Qualità, all'adeguamento dei Criteri e dei Meccanismi tariffari, al Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro di categoria. Ormeggiatori e barcaioli dell'Angopi hanno potuto comprenderne la complessità e l'impegno che vi è asservito nelle varie assemblee. Nelle quali i Gruppi di Lavoro illustrano l'impegno svolto, non come una ritualità assembleare, ma per dare piena dignità al lavoro svolto e soprattutto alle conclusioni raggiunte da ogni singolo Gruppo. Rimarcata là della gran mole di lavoro da essi svolto in questo tempo, al Presidente Angopi preme sottolineare quanto si siano intensificati i rapporti diretti tra Presidenza e Gruppi; e anche quanto sia stato reso più efficiente l'apporto della presidenza nella soluzione di questioni sorte localmente. "Tutto ciò, peraltro, ha permesso di fare delle esperienze comuni veramente importanti attraverso le quali da un lato, è scaturita la validità di certi orientamenti e dall'altro sono emersi una serie di suggerimenti che per la loro efficacia hanno consentito di elaborare con maggior precisione, sul piano generale, orientamenti e proposte valide in circostanze analoghe o addirittura sul piano complessivo".
Questo è stato possibile perché i contatti fra presidenza e Gruppi non hanno mai risposto ad esigenze di circostanza, ma invece come un metodo valido per fare esperienze concrete, su materie concrete spesso frutto di esigenze inedite. Lo stesso nostro atteggiamento e le nostre stesse proposte sulle cosiddette Autostrade del Mare nascono da queste esperienze. Ed è proprio da queste esperienze che noi abbiamo elaborato un metodo rigorosamente osservato nel discutere e risolvere, insieme ai Gruppi interessati, le modalità da osservare in presenza delle esigenze e dei problemi che sorgono a riguardo delle Autostrade del Mare, con particolare riferimento alle tariffe. È vero che tutto ciò ha comportato anche risultati diversificati, ma dobbiamo affermare che le differenze non nascono da pasticciati accomodamenti, bensì da fattori rigorosamente valutati attraverso uguali metodi. Le differenze quindi, laddove esistono, sono il frutto del diverso valore dei singoli fattori presi in considerazione e dal rapporto esistente fra loro. Il fatto certo è che il nostro comportamento è stato apprezzato non solo per la sua serietà, ma perché c'è stato riconosciuto come elemento favorente e non ostacolante, come qualcuno all'esterno della categoria temeva, della realizzazione di una via preferenziale creata appositamente a favore delle stesse Autostrade del Mare. E che va confermata".

Noi, operatori con funzioni pubbliche

Trattando dell'identità di categoria e del profilo professionale dei suoi addetti la relazione della presidenza Angopi offre uno spaccato delle caratteristiche della professione, di forte valenza riguardo i livelli etici da essa raggiunti focalizzando quelli perseguiti lungo il proprio percorso associativo. Per esempio, sotto tale profilo è rilevante l'importanza del contratto specifico degli ormeggiatori - barcaioli, per definirne la precisa identità di lavoratori, "in quanto recepisce le nostre caratteristiche professionali di operatori dei porti con funzioni pubblicistiche che ci impongono obblighi ben precisi, organizzati in imprese autogestite". Base di conoscenza particolarmente utile ma altrettanto preziosa per favorire ulteriori essenziali contributi, "perché da un lato è in grado di cogliere l'estrema frammentazione operativa derivante dalle condizioni e caratteristiche di lavoro nelle quali i vari Gruppi agiscono (basti pensare alla variabilità collegata a fattori quantitativi e qualitativi connessi al traffico navale, o alle caratteristiche dell'approdo) mentre dall'altro lato, sul versante dei livelli retributivi, è stato trovato un punto di sintesi soddisfacente, che non può assolutamente essere scorrelato rispetto ai proventi derivanti dall'entità delle prestazioni svolte". Ciò significa che, "all'interno di una cornice normativa definita, liberamente sottoscritta dalle parti e pienamente aderente alle nostre specificità, il contratto affronta e regolarizza la questione nevralgica della flessibilità del lavoro perché - occorre ricordarlo - nella nostra attività la variabilità del servizio ha una fortissima rilevanza: vedi ad esempio l'impossibilità in moltissimi casi di predeterminare l'operazione, l'orario, la sua durata, etc. Pertanto, l'esigenza di definirne i contorni, assume un valore strategico che va ben oltre a ciò che avviene in altri settori, seppur anch'essi soggetti alle fluttuazioni della domanda".
"È altresì importante rilevare che il Ccnl nazionale di lavoro di categoria, permette di

inquadrare gli ormeggiatori e barcaioli in un contesto contrattuale non contrastante con quella che è la nostra attuale realtà, così come la necessaria definizione degli istituti normativi che sono individuati nella contemperazione esistente tra effettività operativa ed esigenze organizzative del Gruppo, per esempio, l'orario di lavoro. Non va neppure trascurato il fatto, che abbiamo voluto definire le maggiori certezze possibili nel reale rapporto che si instaura fra socio e Cooperativa, agevolando un processo che guardi alla crescita ed allo sviluppo del nostro ruolo, in un quadro di certezze per i diritti ma anche degli obblighi del socio-lavoratore. Abbiamo inoltre voluto rispondere al bisogno di qualità e di formazione, del giusto merito all'impegno, affinché i lavoratori, che sono il bene primario, si sentano gratificati dallo sforzo profuso e valorizzati nel loro impegno rafforzando, peraltro, quel contributo intergenerazionale capace coniugare l'energia giovanile con la maturità e l'esperienza, fondamentali per la nostra attività dove ancora ha valore un sapere che si accumula nel tempo e dove ancora restano insostituibili gli antichi retaggi dell'arte marinara. Ecco questo interscambio, questa

Confronto coi porti dell'Unione europea

Attualità e prospettive locali e nazionali, ma anche europee, poiché è in quella dimensione (in attesa di quella mondiale) che sempre più di frequente la categoria deve confrontarsi, facendo valere le proprie caratteristiche operative e soprattutto a salvaguardia della sicurezza. "Già in diverse circostanze ho avuto modo di esprimere la mia opinione sulla questione della normativa europea. Qui posso solo riaffermare, ancora una volta, quella che deve essere la nostra assoluta contrarietà ad introdurre forme di libero mercato riguardo i servizi da noi espletati, proprio per quel intreccio di cui ho parlato a proposito di tariffe 'duali' (tariffa commerciale e tariffa per obblighi di servizio pubblico, ndr); e perché, per la liberalizzazione del servizio, anche se non dovesse prevedere la cosiddetta autoproduzione, o anche una sua precisa delimitazione, a lungo andare, ma non a breve, farebbe emergere questa evidentissima contraddizione fra imprese private che si contendono le prestazioni di ormeggio/battellaggio nel porto e nello stesso tempo l'impedimento a chi già opera di poter fare in proprio le prestazioni". Affermazioni queste che valgono per l'Italia, poiché in Europa le condizioni e lo status giuridico in cui operano gli ormeggiatori hanno storie e realtà molto diverse, spesso improntate ad una tradizionale privatizzazione. Per altro, "tutto ciò non significa che noi siamo contrari ad una regolamentazione del settore, ma riteniamo che questo debba sostanzialmente riguardare alcuni elementi essenziali quali le professionalità degli addetti, l'efficienza del servizio in relazione alla funzionalità dei porti e anche, probabilmente, alcuni parametri sui quali valutare e formare i costi in relazione ai compiti istituzionali svolti nell'area di intervento assegnataci e al nostro rapporto con il sistema di sicurezza del porto e delle zone circostanti".
Professionalità, efficienza… Ciò che ha valenza europea è il riflesso di quanto si è ottenuto in casa propria, nelle questioni 'domestiche'. E qui "rimane sempre vero, e ancor di più oggi, e sicuramente per l'avvenire, quello che possiamo ormai definire uno slogan per l'Associazione, divenuto e che deve rimanere la nostra stella polare: mi riferisco al miglioramento continuo della nostra professionalità, dell'organizzazione del nostro lavoro, dell'efficienza dei mezzi di cui disponiamo. Giova sempre avere presente che la migliore e principale difesa a tutela di noi stessi e delle nostre prerogative, sta nello svolgere un servizio ottimale sia a favore dei singoli utenti sia a favore del porto in quanto tale. Questo è il segreto!". E in questo si innesta l'avere acquisito dall'Angopi, il 16 febbraio, la certificazione di Qualità riconosciuta dal Rina per punti di forza motivati nella: 'partecipazione e coinvolgimento della direzione e del personale; nella raccolta ed analisi dei dati, nella pianificazione ed erogazione del servizio operativo e nella gestione dei documenti del sistema qualità'. Soddisfazione per il valore di questo riconoscimento, "non solo importante per l'Angopi, intesa come struttura nazionale, ma soprattutto per il modo come i Gruppi stanno costantemente migliorando l'organizzazione e la gestione in merito a profili ed esigenze di carattere operativo e di documentazione, inerenti la propria attività". Quindi, consentire ai Gruppi di ordinare e perfezionare in tutti i suoi aspetti i compiti e le attività che svolgono con maggior razionalità ed efficienza, e nello stesso tempo, creare in ogni singolo Gruppo le condizioni per verificare e comparare la validità del lavoro svolto. "Oltre

tutto, ciò consente di fare analisi obiettive da parte di ogni socio sul lavoro sviluppato dal Gruppo uscendo completamente dalla tendenza di dare giudizi basati fondamentalmente su sensazioni individuali" Avere le certificazioni impone regole che favoriscono una base di comparazione e di verifica delle attività svolte, e ciò consente, ogni qualvolta si debba valutare l'operato del Gruppo, di poterlo fare, e quindi come soci di esercitare questo diritto/dovere sulla base di elementi e dati reali. Questo ha permesso alla categoria di fare decisivi passi in avanti che si riflettono non solo nel rapporto Angopi – Gruppi, ma soprattutto nella capacità funzionale della stessa Angopi e degli stessi Gruppi. E allora, pur senza alcun vanto, "va affermato che probabilmente allo stato dei fatti, siamo l'unica Associazione professionale che ha avuto questo riconoscimento".

E tutto girò a quel pugno attorno di uomini

Una soddisfazione se si vuole anche di carattere culturale, quella della certificazione Qualità. Come altrettanto e più diretto è stato il coinvolgimento dell'Angopi nella cosiddetta Archeologia del Mare, "alla quale abbiamo dato il nostro contributo convinti che riflettere sulla storia, indagare sulle vicende che hanno caratterizzato in passato la vita nei nostri porti, significa ripercorrere non solo la storia del 'porto', del suo ruolo di interfaccia con il mondo, ma anche del suo significato sociale, politico ed economico nella singola comunità e nel territorio. Quindi, il nostro sforzo è certamente a favore di un progetto di recupero intellettuale prima ancora che materiale, volto alla ricerca della realtà storica del porto, delle navi in quanto sedimentazione di conoscenze tecniche specifiche e momento produttivo di attività culturale. Anche per queste ragioni ci siamo non solo impegnati *(vedi a pag. 49, ndr)*, ma addirittura siamo stati l'elemento di raccordo per il coinvolgimento in questo progetto, voluto dal Ministero dell'Ambiente, di: Confitarma, Fedarlinea, Federagenti, Fedepiloti ed Ancip".
Momenti culturali di forte rilievo per l'Angopi; esempi di come si sia consolidato e rafforzato il suo prestigio rispetto ad organismi statali, pubblici, nonché nei confronti di associazioni di tipo privato (senza dimenticare il riconoscimento degli ormeggiatori e barcaioli appartenenti quali soggetti funzionali alla generale sicurezza nella doppia accezione 'safety' e 'security', nonché la posizione di membro permanente, attraverso il suo Presidente, del Cism (sorta di Aci del mare). "Sono considerazioni che non vogliono essere assolutamente un'esaltazione né retorica né di immagine, ma invece l'espressione difficilmente riscontrabile in un settore che razionalmente e obiettivamente interessa meno di mille uomini. Quindi, la domanda da porci è: perché ciò avviene? Certo questo è anche il frutto che l'Angopi, sorta come esigenza che esprimesse le tipiche caratteristiche professionali operative dei Gruppi, ha fatto, di questo aspetto, la chiave per operare in tutte le direzioni e in tutti i campi. E ciò perché, proprio attraverso l'Associazione, malgrado il persistere di una considerazione del tutto marginale del ruolo degli ormeggiatori e barcaioli, si è riusciti a valorizzare quello che di rilevante ed importante significa in termini, non solo strettamente economici, ma funzionali all'attività dei porti: e cioè le caratteristiche e il valore intrinseco del servizio da noi universalmente prestato. Siamo inoltre riusciti a far comprendere quanto siano fondamentali in un porto le nostre 'origini marinare' indispensabili per esercitare la professione, e come tutto questo sia collegato e valorizzato da un costante adeguamento dell'impiego e dell'uso della nuova tecnologia: nelle comunicazioni, nella conduzione e utilizzazione dei mezzi nautici sempre più rispondenti alle diverse e complesse esigenze del naviglio e dei porti. E questo ha portato un nucleo inferiore ai mille uomini, quindi nel nostro piccolo, ad essere portatori e sostenitori di un principio molto più grande di noi, che è quello che potremmo definire: 'la sicurezza indivisibile del porto'.
E noi siamo parte di questo sistema!

Tra le quinte ma non troppo

Riconoscimenti ai colleghi che hanno terminato il loro impegno lavorativo e lasciano la professione, ma non certo il cuore di ormeggiatore e barcaiolo; occasione per mettere il Gruppo di appartenenza in vetrina per un qualche fatto da rimarcare o per qualche ricorrenza di rilievo. Le assemblee Angopi lasciano spazi anche a questo, nello spirito di socialità che sempre più le caratterizza. Anche a margine dell'assemblea di Taranto si sono inserite consegne di medaglie a colleghi scesi in quiescenza, che si sono distinti per impegno associativo. I festeggiati sono stati tre, tutti ex capigruppo e tutti provenienti dall'area campana, due da Napoli, il terzo da Salerno.

Medaglie al merito associativo

Vincenzo Pomatico da settembre 2005 e Salvatore Quaranta da ottobre 2005 sono i pensionati del Gruppo Ormeggiatori e Battellieri del Porto di Napoli. Entrato nel 1975, Pomatico si è congedato in qualità di capogruppo, nominato nel 2002. Sotto la sua guida il Gruppo partenopeo ha avuto la soddisfazione di accogliere un'assemblea EBA coronata da grande successo. Entrato nel 1967 e capogruppo dal 1998 al 2002 Quaranta ha, invece, condotto il Gruppo durante la sua trasformazione in cooperativa. Entrambi hanno ricoperto incarichi di rilievo all'interno dell'Angopi, che ha voluto riconoscerne i meriti con una medaglia ricordo e con ringraziamenti particolarmente calorosi.
Al salernitano Angelo Recupito si ascrive il merito di essere stato l'ideatore ed artefice della sede del suo Gruppo, dopo avere individuato il posto dove realizzarla, fuori dal porto, ma in ambito demaniale, ponendo così termine ad un precariato che male si addiceva al decoro di categoria. Entrato nel Gruppo come occasionale nel 1967, ne divenne socio affettivo nel 1971 e ne fu alla guida dal 1989 al 2001. Gli impegni nel porto di Salerno non gli impedirono di ricoprire rilevanti incarichi in seno Angopi, tra cui un decennio nel Collegio revisori, prima come consigliere e poi alla presidenza. Commozione alla consegna della medaglia: "Ringrazio tutti per questo premio, che rappresenta il riconoscimento della vostra stima per la mia persona. È la giornata più importante della mia vita".



Da sinistra: Il presidente EBA Marco Mandirola, Angelo Recupito, Il presidente Angopi Cesare Guidi, Vincenzo Pomatico, Salvatore Quaranta

Il crest del 65°

Percorso inverso, invece per il sessantacinquesimo anniversario della fondazione del Gruppo Ormeggiatori del Complesso Portuale di Siracusa. Inverso nel senso che il capogruppo siracusano Sebastiano Cappuccio ha consegnato all'Angopi il crest commemorativo. Accompagnandolo con le parole: "Abbiamo il piacerete di donarVi il contro crest che abbiamo realizzato di recente per festeggiare il 65° anniversario della fondazione del nostro Gruppo. Siamo orgogliosi di essere uno dei più 'vecchi' gruppi d'Italia; di strada ne abbiamo percorso tanta dai due soci fondatori che con una barchetta a remi portavano all'ormeggio i velieri ed i primi 'vapori' che facevano scalo nel nostro antichissimo porto provenienti o diretti in tutti i paesi del Mediterraneo, alla realtà odierna composta di sei motobarche e di quattordici soci che fanno approdare super tank da 400.000 Tsl e che per il loro lavoro quotidiano utilizzano le più moderne tecnologie a disposizione".



Sebastiano Cappuccio (in piedi) impegnato nello scrutinio per il rinnovo degli incarichi associativi

Angopo

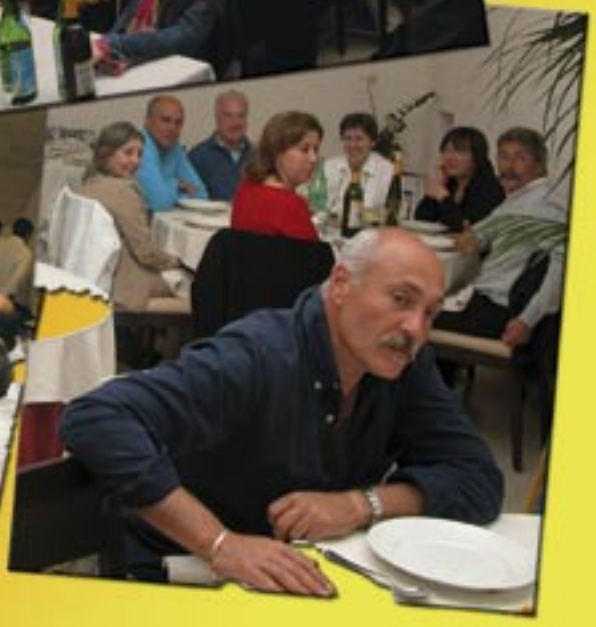
portfolio assemblea













TARANTO

Castello Aragonese

28 aprile 2006

Tavola rotonda

A.N.G.O.P.I.

L'Italia quale piattaforma logistica e della sicurezza
tra politica dei porti europei e regole di mercato nel Mediterraneo



'L'Italia quale piattaforma logistica e della sicurezza tra politica dei porti europei e regole di mercato nel Mediterraneo'. È il titolo della Tavola rotonda che nell' arco di due sessioni si svolgerà a Taranto venerdì 28 aprile, con inizio alle ore 9. Organizzata dall'ANGOPI in occasione della sua Assemblea nazionale la manife-stazione sarà ospitata nel salone Galleria Meridionale de Il Castello Aragonese.

Ore 09,30 Registrazione degli invitati
Ore 10,00 Inizio lavori

Interventi delle Autorità
Corrado Sciarretta *Comandante del Porto di Taranto*
Giovanni Florido *Presidente della Provincia di Taranto*
Onofrio Introna *Assessore Opere pubbliche Regione Puglia*

TAVOLA ROTONDA

Introduce e coordina
Sergio Maria Carbone
Ordinario di Diritto Internazionale - Università di Genova

Interventi di
Cesare Guidi
Presidente A.N.G.O.P.I. - Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani

Luigi Scarponi
Dirigente Ministero Infrastrutture e Trasporti

Raimondo Pollastrini
Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto

Roberto Rossi
Dirignte Selex Sistema Integrati

Francesco Nerli
Vice Presidente Assoporti

Giuliano Gallanti

Presidente ESPO
Stefano Zara
Componente della X Commissione Attività Produttive, Commercio e Turismo Camera dei Deputati

Marcello Vernola
Membro del Parlamento Europeo

Giovanni Delle Piane
Presidente Assorimorchiatori

Philippe Reydant
II Comandante del Porto Autonomo di Marsiglia

Josè Rovira
Responsabile della Sicurezza del Porto di Barcellona

Marta Vincenzi
Membro del Parlamento Europeo

Gianni Ursotti
Segretario Nazionale FIT-CISL

Giancarlo Russo
Dirigente Terminl Container Taranto

Ida Caracciolo
Ordinario di Diritto internazionale - Università di Cassino

Francesco Munari
Ordinario di Diritto dell'U.E. - Università di Genova

Conclusioni
Ore 16.00 termine dei lavori





Echi di portualità nella galleria Aragonese

Per circoscrivere il peso dell'interesse suscitato dalla Tavola rotonda 'L'Italia quale piattaforma logistica e della sicurezza tra politica dei porti europei e regole di mercato nel Mediterraneo' sarebbero bastati i ripetuti richiami al rispetto dei tempi prestabiliti per ciascun intervento, molti tendenti allo sforamento per foga dialettica e vastità di argomentazione. Inflessibile contro tali esondazioni verbali si è posto il moderatore Sergio Maria Carbone, ordinario di Diritto internazionale dell'Università di Genova. D'altra parte, per molti oratori - alcuni intervenuti al di fuori della 'scaletta' - l'occasione per esprimere loro opinioni era assai ghiotta, per cui il profittare dei tempi sembrava essere peccato veniale… Resta da chiedersi con quale sovrumana fatica il moderatore avrebbe evitato l'inondazione se alcuni importanti rivoli del fiume in piena non fossero stati dirottati altrove, soprattutto a causa di concomitanti eventi politici che avevano imposto la necessità di presenze in Parlamento, come spiegato dal professor Carbone nel suo intervento introduttivo.

Il consesso si è sviluppato lungo gli interventi di autorità, personalità politiche, amministrative, accademiche, di categoria e sindacali. Oltre al presidente del locale Gruppo ormeggiatori Gianni Pugliesi e al presidente dell'Angopi Cesare Guidi sul podio sono saliti, in ordine di avvicendamento, le personalità indicate nel programma riportato nella pagina a fianco.

La dialettica degli oratori è riecheggiata nelle le antiche volte della Galleria Aragonese con inusitata passione, sintomo evidente sia delle difficoltà che hanno investito i porti italiani sia della imbarazzante e deprimente constatazione di quanto il trasporto via mare sia scaduto nella considerazione di chi, al contrario, dovrebbe salvaguardare la sua stabilità. Il convegno era di respiro nazionale, con venature estere, ma Taranto lo ha in un certo senso anche fatto suo, palesando di volere ampliare la sua vocazione marittimo-portuale. Ribadendolo a voce alta, affinché l'eco non venisse trattenuto tra i possenti muri aragonesi.



Tutt'uno con il collegato 'Ponte Girevole' il Castello Aragonese (o Castel Sant'Angelo) è il monumento più significativo e noto di Taranto, Il primo nucleo della fortezza fu costruito nel 916 quale rocca bizantina per difendere la città da attacchi saraceni e della Repubblica di Venezia. L'attuale struttura fu realizzata nel 1486 dall'architetto Francesco Di Giorgio Martini su incarico di Ferdinando d'Aragona. Qui sopra è raffigurato in un francobollo commemorativo emesso nel 1983 e rimasto valido sino all'avvento dell'euro.

Logistica & sicurezza su sfondo mediterraneo

'L'Italia quale piattaforma logistica e della sicurezza tra politico dei porti europei e regole di mercato nel Mediterraneo'. È il titolo della tavola rotonda proposta dall'Angopi quale corollario della propria assemblea nazionale. Ma quale è stato il senso della manifestazione che ha inchiodato un folto numero di partecipanti al convegno nella Galleria Meridionale del Castello Aragonese di Taranto, sede prestigiosa della Marina militare? Lo ha spiegato nella sua introduzione il moderatore della manifestazione Sergio Maria Carbone. Dunque:

"Il senso del convegno è quello di individuare un modello che possa essere reso comune a tutta l'area del Mediterraneo per realizzare contemporaneamente sia un modello efficiente sul piano dei trasporti e sul piano dell'organizzazione dei porti sia sul piano della garanzia della sicurezza dela navigazione e delle varie realtà portuali che si trovano a convergere in questa area mediterranea. Questo perché la concorrenza tra i porti all'interno del Mediterraneo venga realizzata sulla base di standard di sicurezza tali da non creare delle distorsioni scorrette sul piano competitivo nell'ambito di questo bacino, all'interno del quale il fenomeno della sicurezza è particolarmente sentito, sia nell'ambito della gestione della navigazione all'interno di questa area sia in occasione del passaggio delle merci attraverso la nostra portualità".

"In tutto questo contesto è evidente che è necessario un coordinamento ed una uniformità di disciplina, che deve avvenire non solo nei porti che appartengono all'area dell'Unione europea, ma che deve estendersi anche ad altri porti che pur non appartengono all'area della comunità europea, i quali, altrimenti, rischiano di realizzare quella concorrenza al ribasso contro la quale più volte ci siamo battuti, proprio perché la concorrenza non si può fare a danno della sicurezza. È questo il senso e la portata di questo convegno all'interno del quale l'Italia si colloca come una piattaforma particolarmente significativa, perché è un momento rilevante per intercettare i trasporti che provengono dalle aree dell'est, ma è anche al tempo stesso un punto strategico per controllare il traffico che si svolge nell'ambito del Mediterraneo".





Introduzione di **Cesare Guidi**, Presidente ANGOPI



Siamo in un edificio che ha visto scorrere Cinque secoli di storia della città e che dal 1887 è divenuto una sede della Marina Militare italiana. Stranamente in una famiglia di marinai sono l'unico, certamente non per mia volontà, che non ha avuto il privilegio di effettuare il servizio di leva militare in Marina, ma in un'altra arma. E proprio per questo mi sento in dovere di rendere omaggio a quest'arma che ha sempre espresso i valori più alti di nobiltà, sacrificio e umanità, dimostrato in tutte le sue esaltanti o drammatiche vicende. Non parlo solo di attaccamento alla Patria, ma anche di quelle giuste scelte fatte in circostanze di particolare difficoltà. E per questo ha dato un forte apporto per ricollocare l'Italia fra i Paesi democratici, contribuendo in modo decisivo al mantenimento e alla difesa del nostro ordinamento democratico. Forse è anacronistico, ma ritengo che non si possa non inviare un commosso pensiero alle centinaia di marinai e ufficiali nell'episodio più drammatico che ha investito la Marina italiana proprio qui a Taranto in piena 2ª Guerra Mondiale nella tragica notte tra l'11 ed il 12 novembre 1940. Proprio per queste ragioni rivolgo un saluto deferente e commosso all'Ammiraglio Francesco Ricci, Comandante Capo MARIDIPART.
Siamo in una città sede di un porto che, attraverso l'ingegno e l'apertura mentale delle Autorità che lo gestiscono e degli stessi operatori portuali, sta diventando un

modello avanzato e quindi in grado di assolvere le nuove sfide che provengono da una riconquistata centralità del traffico Mediterraneo.
Tutto questo peraltro favorisce scambi ininterrotti con le conseguenti influenze sull'economia, sugli stili di vita, sulla circolazione delle idee e degli uomini. Ragionando di Mediterraneo, e non di mediterranei, "la cassa di risonanza del tumulto della storia universale", al di là dei continui urti di civiltà, con le necessarie specificità e gli ovvi distinguo, significa porsi, necessariamente, in una prospettiva che privilegia gli scambi, l'interazione, il dialogo tra le popolazioni che se ne dividono gli spazi, come, peraltro, tutta la storia del Mediterraneo dimostra.



Rappresentazione pittorica di matrice inglese dell'attacco di aerosiluranti Swordfish alla base navale di Taranto duranta il secondo conflitto mondiale

Venendo al nostro tema, inizio dicendo che non possiamo parlare di sicurezza del traffico se i paesi del Mediterraneo non realizzano un sistema coordinato di controllo a sostegno della navigazione marittima, attraverso l'individuazione di linee di separazione di traffico delle rotte mediterranee. E quindi riteniamo debba accelerarsi questo processo sotto la direzione di centri operativi attraverso il VTS. Ciò è peraltro, reso possibile dal fatto che ogni vettore marittimo è dotato del Sistema di Identificazione Automatica (AIS) e quindi si creerebbero migliori e ulteriori condizioni che favoriscono il controllo della navigazione, l'intervento in caso di necessità e la sorveglianza più attenta di ogni tipo di naviglio che transita in questo mare. È altresì un modo per rilevare quelli che potremmo definire traffici illeciti e la protezione del ciclo biologico della riproduzione ittica. Oltretutto consente un attento monitoraggio di questo mare che è chiuso e che è interesse difenderlo da parte di tutti e in particolare dai paesi rivieraschi. Ovviamente si tratta di uno sforzo di grande impegno nel quale i Paesi avanzati hanno una responsabilità preminente. E fra questi possiamo sicuramente considerare l'Italia per la sua posizione geografica. Sempre più urgente quindi è stabilire regole comuni, che devono essere elaborate da un insieme di Paesi, ma soprattutto da quelli più importanti e più avanzati, alle quali, regole, sia necessario attenersi. Bastano questi due elementi per comprendere che nell'economia marittimo-portuale le caratteristiche del mercato che si basano su concorrenza, competitività, efficienza, funzionalità debbono svolgersi, però, nel quadro di una concezione di collaborazione fra i diversi stati e le diverse forze che intervengono nel processo economico, proprio perché i momenti di coordinamento prevalgano quando si vuole favorire la sicurezza dei vettori e delle merci, dei porti, dell'inquinamento e della salvaguardia degli equipaggi e del traffico turistico.
In generale quando si parla del Mediterraneo ci si riferisce al ruolo che sta sempre più assumendo di mare che collega l'estremo oriente, l'Asia, all'Europa, e questo è giusto. Ma dobbiamo non trascurare il fatto che assistiamo ad un processo di crescita economica dei paesi dell'Africa settentrionale i quali hanno un trend di sviluppo superiore alla media internazionale. Come ai paesi del mediterraneo orientale (mar Nero) sui quali oltretutto, gravita l'economia di grandi realtà del centro Asia. È evidente che questo comporta una visione di rapporti economici (interscambio) molto più estesa che deve coinvolgere in particolare, anche i Paesi del sud Sahara. Tra l'altro questo aspetto che vale per tante realtà esistenti nei Paesi dell'ex Unione Sovietica, come nei paesi africani, rappresenta, se l'intervento nostro fosse costantemente un elemento di stimolo della crescita di questi paesi, l'intervento più importante, non solo per aiutarli ma anche per riequilibrare i flussi migratori.





Per tornare all'ambito che più ci riguarda: quello dei Servizi tecnico nautici, è fuori dubbio che questi sono servizi istituzionalmente preposti a garantire la sicurezza della navigazione, soprattutto nei momenti più delicati e cioè durante la fase di partenza e di arrivo che comportano difficili manovre in spazi ristretti e congestionati. Sappiamo che le forme organizzative e di gestione che vengono usate si diversificano tra i vari Paesi. Ma a noi interessa mettere in evidenza non tanto le differenze, quanto la generale efficienza. Su questo problema ci possono e sarebbe auspicabile ci siano, regole fondamentali e comuni, ai cui tratti si debbono ispirare gli ordinamenti dei vari Stati sia pure caratterizzati da scelte giuridicamente diverse. Questa è la nostra posizione, e riteniamo per altro che abbia una notevole importanza una certa omogeneità nel campo della professionalità e qualificazione richiesta agli operatori di questo settore.
Ho affrontato argomenti che sembrano di carattere essenzialmente generale ma che a mio modo di vedere dimostrano, se ancora una volta ce ne fosse bisogno, la imprescindibile necessità di considerare i servizi preposti alla sicurezza non solo come fattore di costo, che in questo caso diventerebbero esclusivamente un elemento negativo, quanto fattori che nel ridurre il rischio e minimizzare il numero degli incidenti e dei suoi effetti, diventa momento economico positivo di rilievo, molto più grande di quello che si potrebbe attribuire alle singole prestazioni considerate nelle loro caratteristiche professionali e tecniche. Ma ciò dimostra anche, che è impossibile e comunque non auspicabile, pensare di intervenire sull'entità dei costi di questi servizi scindendo artificialmente un presunto servizio commerciale da un presunto servizio pubblico. Per noi questo è un dato indubbio. Anzi, per nostra esperienza possiamo dire, che ogni operazione dalla più semplice alla più complessa è un intreccio indissolubile dei due momenti, intrinsecamente correlati che si richiamano l'un l'altro.
L'analisi compiuta evidenzia che 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 al servizio di tutti, svolta per assicurare gli accosti e le partenze delle navi, e nel contempo permette di far fronte alla lotta contro gli incidenti e alle loro conseguenze, che nel numero delle possibilità sono tantissimi, anche se nella maggior parte dei casi trattasi di piccoli eventi. 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 senza conseguenze alla nave e al porto.
Mi piace concludere sottolineando quello che ho indicato prima e cioè che è compito di noi tutti, dalle Autorità preposte agli operatori, ricercare costantemente la massima efficienza e funzionalità dove la competizione fra porti, non oscuri mai le profonde esigenze dei momenti di coordinamento che debbono essere quelli che assicurano un terreno che garantisce a tutti il massimo della sicurezza e in questo modo crea una base solida e leale per realizzare il massimo di concorrenza possibile. È evidente che la questione, in questa breve introduzione, non possa avere una risposta definitiva, anche perché siamo un po' partecipi del misterioso fascino esercitato dal mondo mediterraneo. Fascino che deriva in primo luogo dall'omogeneità delle zone climatiche. Il paesaggio mediterraneo infatti, corrisponde all'estensione della vegetazione presente dove l'ulivo, il fico e la vite ne sono gli elementi principali. Ma permettetemi di dire che il mare è e resta la base determinante, di tutta quest'area. Allora citando il professor Guglielmo de' Giovanni-Centelles possiamo dire che esso "continuerà ad attirare ancora a lungo le ricerche e le curiosità di quanti scruteranno nello specchio delle sue acque blu il riflesso d'un destino".

Nella foto in alto, cuffie e auricolari per traduzioni simultanee usati dagli ospiti stranieri rimarca l'internazionalità della tavola rotonda



Messaggi urgenti nel box dei porti

Nella foto in alto: Inizia la Tavola rotonda, da sin. Luigi Scarponi, Giuliano Gallanti, Cesare Guidi, Sergio Maria Carbone, Raimondo Pollastrini, Francesco Nerli. Sotto: il Golfo di Taranto dallo spazio. Nella cadenza fotografica delle altre pagine: le personalità avvicendate sul podio per salutare i partecipanti al convegno, o per presentare le loro relazioni.



CORRADO SCIARRETTA

Il Comandante del porto di Taranto ha posto in risalto la scelta Angopi di organizzazione nella sua città la propria assemblea nazionale. La considera "una testimonianza dell'importanza che il porto di Taranto sempre più si sta guadagnando nel contesto nazionale e internazionale". Con queste frasi (per altro subito dopo sottoscritte dal rappresentante dell'Autorità portuale) il comandante Sciarretta ha aperto i lavori della tavola rotonda prevedendola particolarmente stimolante e ha fatto gli onori di casa ai partecipanti. Oltre ai propri, ha porto il saluto e l'augurio di buon lavoro da parte dei 'padroni di casa', al momento assenti: del Comandante in capo del Dipartimento militare marittimo dello Jonio e del Canale d'Otranto ammiraglio Francesco Ricci e del Comandante della base navale di Taranto ammiraglio Angelo Agliata.

GIOVANNI FLORIDO

Il Presidente della Provincia ha sottolineato la quasi concomitanza dell'assemblea-convegno Angopi con la preadozione (il giorno 2 maggio) del piano regolatore del porto da parte del Comitato portuale di Taranto. Un fatto importante per lo scalo pugliese, frutto di lunghe discussioni riguardo il suo sviluppo, sulla sua possibilità di proiettarlo come piattaforma logistica nel Mediterraneo a servizio della Puglia e dell'Italia. "Finalmente ci siamo, siamo arrivati all'adozione del Piano regolatore e devo dire un Piano che contiene già un rafforzamento molto grande della

strutture logistica di supporto al porto di Taranto". In sintesi, un porto e una città che ambiscono a diventare un fulcro di sviluppo per la Puglia del sud, sorretto da azioni sinergiche che lo alleano a Brindisi e a Lecce, per consentirgli di intercettare il previsto maggior flusso di traffici.

LUIGI SCARPONI

Relazione molto articolata quella del dirigente del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ha riconosciuto l'attuale stallo dei porti italiani, incapaci di intercettare traffici, a fronte dei successi di porti concorrenti mediterranei e nordeuropei. Questo per la carenza di investimenti infrastrutturali, essenziali per la portualità, settore strategico e volano di sviluppo. Dunque, investimenti. Ma oculati, prevedendo dove la logistica collocherà i suoi traffici. E poi omogeneità delle regole di mercato, anche riguardo il bene primario della sicurezza. Obiettivo perseguibile in seno Ue, ma non altrettanto nel mediterraneo extracomunitario. Comunque, un punto di riferimento potrebbe essere l'ordinamento italiano, ottimo sino al 2000, ma che ora reclama piccoli aggiornamenti nonché la sua completa applicazione affinché non rischi di restare monco.
Parlando dei servizi tecnico nautici e della categoria degli ormeggiatori il dirigente ministeriale ha riconosciuto la loro disponibilità a non porre in rotta di collisione gli interessi di categoria e quelli dei porti. Un problema riguarda la separazione tariffaria tra servizio commerciale e presidio di sicurezza. "Comunque sono in atto convergenze sia per migliorare il servizio sia per abbatterne i costi, che per altro nell'ultimo decennio non hanno superato il tasso d'inflazione". Sul tema security il Ministero lavora per redigere un piano nazionale di sicurezza marittima e dei porti, attento a individuare norme che non provochino distorsioni della concorrenza. Tutto questo mentre si amplia la sensazione di una maggiore attenzione verso il settore portuale e delle sue politiche da ridisegnare. Per le quali, "il Ministero sarà in grado di fare la sua parte".

RAIMONDO POLLASTRINI

Chi la sua parte l'ha da tempo eseguita soprattutto nell'ambito del binomio sicurezza – security è il Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, attraverso l'intelligente impegno dei propri uffici periferici. È quanto si può trarre dall'intervento dell'ammiraglio Pollastrini relativo a uno dei più importanti e delicati compiti affidati all'Istituto. La conduzione del veicolo sicurezza-security tra i crocevia degli svariati Regolamenti, Codici, Memorandum e via elencando in seno alle varie legislazioni e normative nazionali e internazionali, all'Unione europea o all'Imo è stata d'eccellente livello; lo attesta un'Italia per la settima volta consecutiva in vetta ai controlli Port State Control e lo sviluppo di un sistema all'avanguardia esportabile lungo la costa mediterranea del nordafrica, supportato da un'attività formativa per procedere con sincronismo lungo le strade di safety, security e ambiente. Non di meno, su questi temi resta ancora molto da fare, sia a livello culturale, innalzando e organizzando l'insegnamento, sia in sede infrastrutturale; e anche qui sarà decisiva la capacità di dialogo tra gli attori dei porti, soprattutto dell'equilibrio tra Autorità portuale e Autorità marittima, foriero di sviluppo. Riguardo la security l'ammiraglio ha reso merito alla risposta data dal Comando delle Capitanerie dai servizi tecnico nautici chiamati ad aggiungere al loro apporto straordinario nella safety anche una forte collaborazione sulla security, quali 'sentinelle avanzate dei porti'. Collaborazione immediatamente sottoscritta, cosicché, "ora abbiamo la possibilità di utilizzare la continua presenza di persone determinanti per scongiurare pericoli".



ROBERTO DE ROSSI

La scansione tecnica dell'intervento dell'ammiraglio Pollastrini è stato terreno dell'ingegnere Roberto Rossi, dirigente della Sedex Communication - gruppo Finmeccanica. Nella sua panoramica ha tratteggiato il cammino effettuato dalle iniziative riguardo la sorveglianza marittima dal tempo dell'entrata in servizio della prima stazione Vts di Messina ai giorni attuali. Sorveglianze iniziate a livello locale, ma presto riversate su aree ben più estese, apportando gran peso al loro significato in termini di sicurezza e di security. Anche qui aprendo prospettive di forte interesse, ben oltre le acque territoriali italiane, quanto meno per l'export nei paesi rivieraschi dell'Africa mediterranea.

GIULIANO GALLANTI

"Guardandoci in giro è impressionante vedere tutto quello che stanno facendo i porti concorrenti del Mediterraneo e del Nord Europa; mentre il quadro italiano è drammatico". Giuliano Gallanti, presi-





dente Espo, apre la sua analisi con il botto. Ma lo fa cercando di spronare il nuovo Governo ad agire in maniera di non far perdere l'ultimo autobus utile al sistema logistico dei trasporti italiano, dove i porti altro non sono che 'cluster' della sua catena, per esempio promuovendo Milano a porto di Rotterdam o di Anversa. Dunque, logistica. E quindi la consapevolezza che lì sono da compiere le scelte politiche di fondo, soprattutto in tema di qualità di servizi e di costi, per cercare di arginare lo strapotere degli oligopoli (almeno quattro al momento) che programmando ad ampio respiro puntano al futuro controllo di tutta la catena logistica.

Scelte politiche che dall'Italia pretendono presenza, attenzione e grinta anche a livello di Unione europea. Soprattutto per determinare regole che disciplinino in maniera equa la concorrenza tra i porti europei. "Molti pensano che tali regole non sono necessarie, ma se lasciamo tutto al gioco del libero mercato senza un minimo di regole ci massacreranno". Quella delle regole è quindi una sfida fondamentale. Alla cui vittoria non servo miopie; e neppure "consolarci con la bella leggenda della naturale piattaforma con ottomila silometri di costa. La realtà è che le navi passano in questo mare, alcune adesso rifermano a Valencia e a Marsiglia, mentre le altre vanno a scaricare nel north range tra Le Havre e Amburgo".

Molta altra 'carne al fuoco' nell'intervento del presidente dei porti europei. Tra gli argomenti richiamati spicca la grande delusione per una Italia marittima e portuale che si è lasciata sfuggire l'Agenzia per la sicurezza, mortificando, ma non svilendo né frenando l'impegno sinora dedicato a quel primario argomento, attraverso l'eccellente lavoro delle Capitanerie, l'adozione di tecnologie d'avanguardia, al coinvolgimento dei servizi tecnico nautici, da tenere in considerazione quali esponenti di servizio pubblico per la salvaguardia di safety e security. Con un ultimo, forte ammonimento: "Attenzione che la security non venga usata per una possibile distorsione della concorrenza".

FRANCESCO NERLI

Il tema della security quale possibile veicolo di distorsione della concorrenza è stato ripreso ed approfondito da Francesco Nerli, vice presidente Assoporti, nonché presidente dell'Autorità portuale di Napoli. Che ha anche lamentato incongruenze nella filiera portuale dei controlli alle merci, il 6% di verifiche in taluni porti, il 40% in altri. Ma al di là di questo, il problema si pone su altre basi. Il traffico di merci containerizzate è in continua espansione ed è impossibile per i porti di destino effettuare i controlli con la necessaria completezza e cura. Pertanto, sarebbe opportuno che attraverso accordi bilaterali anche di livello Ue, per esempio con i paesi del Far East, il controllo delle merci si organizzasse in quei porti di origine.

I servizi tecnico nautici e l'ipotesi di diversificazione tariffaria tra prestazioni commerciali e interventi di pubblico servizio è un altro dei temi trattati da Fran-



cesco Nerli. "Vedo di difficile attuazione una divisione delle tariffe fra sicurezza e aspetto commerciale, in particolar modo nei servizi di ormeggio e di pilotaggio". Ma qualche idea bisogna pur farsela venire per non arrivara a fare una tariffa duale. Una strada potrebbe essere simile a quella percorsa con il cabotaggio, cioè un intervento regolato e controllato capace di assorbire i costi indotti dall'evoluzione del settore, del servizio, del naviglio…

STEFANO ZARA

I problemi ci sono. Ma per fortuna sono esistono di tutti gli elementi che consentirebbero ai porti italiani di uscire dalla difficile situazione in cui si sono cacciati. È l'opinione di Stefano Zara, componente della X Commissione della Camera dei deputati nonché promotore di un aggiornamento della disciplina della riforma portuale. Gli elementi in campo sono le conoscenza, le analisi, le proposte, i provvedimenti da prendere. Mentre il livello di risorse, non sarebbe di cifre esorbitanti. Pertanto oggi non resterebbe altro da fare che decidere con tempestività. Per questo, "la situazione con il nuovo governo viene vista come l'occasione per trovare una sorta di 'bacchetta magica' per uscire dalla situazione in cui ci siamo cacciati".



Su questa falsariga si pone la proposta di aggiornamento, di cui Stefano Zara sintetizza i tre punti chiave.

1) Focalizzazione delle politiche dell'economia del mare in pochi porti significativi, su cui decidere il da farsi, non in maniera impositiva, ma con criteri basati sugli elementi che tali porti possono realizzare.

2) Autonomia finanziaria dei porti, da perseguire attraverso opportuni processi, per potere finanziare "tutte le operazioni che sul progetto portano ad unità porti contigui, con visione unitaria sia sul piano operativo sia sul piano del mercato".

3) Aggregazioni.: un discorso importante che investe sia porti grandi che piccoli, per creare sul territorio una situazione di collaborazione estesa facilitata da incentivi e da una legislazione ad hoc.

MARCELLO VERNOLA

Quale membro del Parlamento europeo, Marcello Vernola non poteva esimersi dal riferire il suo intervento alla Direttiva europea sui porti.: "Azione lobbistica, che se approvata avrebbe posto l'Italia in condizioni di grande svantaggio". Si è detto certo che la nuova Direttiva ripartirà su basi vecchia e con i porti del nord contrapposti a quelli mediterranei. E che di questo si dovrà anche tenere conto nella revisione della legge 84/94. Pertanto, sarebbe opportuno che il nuovo Parlamento aprisse subito un confronto con tutte le categoria, "per avere le idee chiare e farsi trovare pronto di fronte alla nuova Direttiva".

MARTA VINCENZI

Di quale spazio regolativo abbiamo bisogno per fare crescere la portualità italiana; o meglio per quale nuova geografia economica europea immaginiamo il nuovo spazio regolativo nel quale collochiamo le questioni della nuova Direttiva? Su questo tema la europarlamentare Marta Vincenzi ha sviluppato il tema centrale del suo intervento, ponendo subito in chiaro che per tali questioni occorre innanzi tutto la volontà politica di portarle avanti. E di conseguenza definirne l'urgenza per poterle inserire nell'agenda delle tre istituzioni europee, Parlamento, Commissione e Consiglio e immettere la infrastrutturazione fisica del Continente, nella quale i porti devono trovare la loro ragione di essere nella dimensione



europea e non solo nazionale, o locale. Fattore, questo, che non era presenta all'audizione della cosiddetta 'Palacio 2'. Mentre i porti non sono più e sempre meno saranno delle enclave, come cose che vivono da sole, ma devono essere visti come i punti, i nodi di reti.

"Allora dentro a queste reti come stanno i nuovi porti e come si collocano le nuove regole?". È quindi possibile che – fermo restando il principio di sussidiarietà, lo sviluppo storico, le differenze organizzative, etc. – regole comuni vadano ad attestarsi sulla dimensione europea, "che si pensa protagonista concorrenziale rispetto ad altre dimensioni". In questo scenario o l'Italia si colloca come sistema Paese con una idea, una proposta, una capacità di alleanza, un protagonismo che in questi anni sono mancati, o le ricadute negative saranno inevitabilmente pesanti. Quindi, è necessario agire nel breve tempo, poiché non solo non è da alcuna parte scritto che l'Italia è la piattaforma mediterranea sul mare, ma neppure che è la piattaforma di alimentazione del sud Europa. Allora occorre capire in quale segmento è collocata l'Italia



Idoneità tra i marosi

Una sessantina di interventi nel corso del 2005 sotto le insegne di Sailornet, l'intesa tra Angopi e il mondo della nautica per operazioni di assistenza in mare; e soprattutto una pioggia di 'schede di ritorno' che hanno magnificato le azioni dagli ormeggiatori. Anche sulla spinta di questo risultato si è completata la fase sperimentale dell'iniziativa, ora entrata nella sua definitiva dimensione. "In particolare, equilibrando le direttive dell'Autorità marittima con le realtà dei Gruppi", postilla Cesare Guidi, alle compiaciute parole del comandante Giuseppe Nicotra, di Sailornet, riguardo a quanto si è andato a sviluppare in un triennio nell'ambito del supporto e appoggio ai natanti da diporto. Che così ne ha sintetizzato le funzioni: "Piccola, ma importante realtà per l'assistenza specialistica a dipartisti che hanno necessità di essere guidati e assistiti".

Nata tre anni fa, l'iniziativa di offrire assistenza tecnica a natanti sul luogo dove ne sia sopravvenuta la necessità, in circostanze non di soccorso, quindi senza necessità di intervento della Guardia costiera, intendeva offrire un servizio sino allora abbastanza precario nella sua organizzazione. E che, appunto, richiedeva una precisa collocazione, individuata dall'ammiraglio Luciano Dassatti, Comandante generale delle Capitanerie di porto, nella professionalità, disponibilità, organizzazione e cultura degli ormeggiatori. Ovvero dei Gruppi scaglionati lungo le coste italiane e attorno alle sue isole, aree marittime affollate da schiere di dipartisti, di cui non pochi con esperienza marinaresca raffazzonata e pressoché a digiuno delle tecnologie di bordo.

Questa forma assistenziale si è dimostrata assai gradita all'utenza diportistica che ne ha segnato il forte sviluppo. Che ha segnato una importante accelerazione dal momento in cui l'Aci ha distribuito ai propri soci un'apposita tessera, che consente il recupero di imbarcazioni lunghe sino a dieci metri e distanti fino a tre miglia dalla costa. "È evidente che questa iniziativa è una importante fonte di alimento per il turismo nautico", ha commentato il comandante Nicotra. "Così come altrettanto importanti sono tutte le positive ricadute dirette e indotte che favorisce, di natura sociale ed economica, ma anche di sicurezza".

Il saluto da Taranto

