Porti & servizi tecnico nautici

PERIODICO DI ATTUALITA' E CULTURA MARINARESCA (edito da A.N.G.O.P.I. - Roma) ANNO XVI N°2 (nuova serie) APRILE - GIUGNO 2011
Poste Italiane S.p.A.-Spedizione in abbonamento postale - D.L.353/2003 Conv.in legge 27-02-2004 n°46 Art.1 Comma2 e 1, CNS/CBPA-NORD

ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI











Porti & servizi tecnico nautici

PERIODICO
di CULTURA
e ATTUALITÀ
MARINARA

direttore:
CESARE GUIDI

direttore responsabile:
GIORGIO GIORGINI

redazione:
16144 GENOVA
Via S. Moro, 99
mobile 335.6668744
e-mail seaserv@tin.it

Progetto grafico,
impaginazione:
Claudia Giorgini
Sea Services

Stampa:
Stabilimento tipografico
S.B.R. srl
Via Tufarello, 27
S. Sebastiano
al Vesuvio (NA)

Autorizzazione:
Tribunale di ROMA
n° 299/2008

ANNO XVI
(nuova serie)
N° 2
APRILE
GIUGNO 2011

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

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
GRUPPI ORMEGGIATORI
e BARCAIOLI
PORTI ITALIANI
MEMBRO DELL'EUROPEAN BOATMEN'S
ASSOCIATION (E.B.A.)

00198 ROMA - Via Salaria, 89
tel 06.44249850 / 44249853
fax 06.44249862
www.angopi.it
angopi@angopi.org

sommario



Nave crociera
nel porto
di Savona

La Capitaneria
di porto
di Pozzallo



"Il giorno 25 aprile 2011, accolte dalla Torretta e dalla Fortezza del Priamar, Costa Concordia, Costa Luminosa, Costa Vittoria e Costa Deliziosa sono arrivate nel porto di Savona, che per la seconda volta in poco tempo accoglie quattro gigantesche navi passeggeri contemporaneamente, con il loro carico di 20mila passeggeri. La prima nave ad entrare e anche la più grande (con ben 114.147 tonnellate di stazza lorda) è stata Costa Concordia, ormeggiata presso la zona 10 (Terminal Crociere) di fronte alla nostra sede sociale e antistante la Torretta, simbolo della città di Savona. Successivamente, in simultanea hanno attraccato Costa Luminosa nella zona 7 (la banchina recentemente dedicata al compianto Don Mario Genta, conosciuto e ricordato da tutti come lo storico "prete del porto") e Costa Vittoria nella zona 30 (Alti fondali), una novità per l'ormeggio delle navi da crociera e per questo motivo appositamente attrezzata con tensostrutture per consentire lo sbarco e imbarco dei crocieristi. Per finire, Costa Deliziosa ha ormeggiato nella vicina zona 12, più volte utilizzata per ormeggi analoghi. Per questo straordinario evento, grazie al buon coordinamento con i Piloti del Porto, dal Gruppo ormeggiatori sono state impiegate due squadre di quattro uomini ciascuna, due motobarche e due automezzi. Nel pomeriggio, a partire dalle 17 hanno preso la via del mare nell'ordine Costa Vittoria, Costa Deliziosa, Costa Concordia e Costa Luminosa, con centinaia di persone affacciate sul Lungomare G. Matteotti a salutare sventolando fazzoletti le navi in uscita e automobilisti incuriositi fermi in colonna sull'Aurelia".

Con la nota del vicecapogruppo degli ormeggiatori di Savona Giacomo Sifredi, riferita alle immagini di copertina e controcopertina emblematiche sull'inizio della stagione crocieristica 2011, inizia questo estemporaneo Sommario. Che poi prevede, ***da pag. 3****, il 30° anniversario della costituzione del Gruppo ormeggiatori e barcaioli delle Isole Eolie; da* ***pag. 15*** *l'installazione di bitte su progetto elaborato del Gruppo Ormeggiatori di Genova (come altrettanto loro è il 'nido' che accoglie il sommergibile Sauro* ***(pag. 21)****. Segue, poi,* ***da pag. 24****, la rubrica Sicurezza con spunti da Milazzo e Ravenna, mentre da* ***pag. 27*** *un intervento del Gruppo di Chioggia offre lo spunto per intitolare la rubrica Sos ormeggiatori. Gli ormeggiatori e barcaioli di Gela aprono, da* ***pag. 32****, gli encomi, seguiti da quelli ricevuti da Civitavecchia, Gaeta, Siracusa - Pozzallo (di cui qui si riporta un passaggio del comandante della Capitaneria di Pozzallo Ennio Garro:* ***"... nella vigilanza e controllo degli ormeggi [...], ha permesso più volte di evitare e prevenire potenziali pericoli per la sicurezza della navigazione portuale e delle altre navi mercantili presenti in banchina, proprio grazie ai tempestivi e costanti interventi per il rinforzo immediato dei cavi lesionati od in bando...".*** *E il capoverso "...da codesto Gruppo, che non perde occasione per dimostrare la massima disponibilità, in qualsiasi ora del giorno e della notte, verso tutte quelle attività a difesa della pubblica incolumità, sicurezza della navigazione e tutela ambientale, sicuramente radicate nella coscienza e nel quotidiano impegno profuso da tutti gli ormeggiatori..."); e infine, ancora un encomio proveniente dall'Ufficio circondariale marittimo di Torre Annunziata. Che precede le News dei Gruppi* ***(da pag. 47)*** *volte alle operazioni eseguite dagli ormeggiatori del porto di Napoli e di Livorno (ma non sono da meno quelle degli uomini dei Gruppi di Monfalcone e di Gioia Tauro, compartecipi delle stesse manovre marinaresche). Il numero del secondo trimestre 2011 di 'Porti & servizi tecnico nautici' si chiude, a* ***pag. 51****, da una iniziativa sociale di cui si è trattato presso la Sala Porto Antico della Capitaneria di Porto - Guardia costiera di Genova.*



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

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
GRUPPI ORMEGGIATORI e BARCAIOLI
dei PORTI ITALIANI

gruppi aderenti

GRUPPO ORMEGGIATORI ANCONA
GRUPPO ORMEGGIATORI ARBATAX
GRUPPO BARCAIOLI AUGUSTA
GRUPPO ORMEGGIATORI AUGUSTA
GRUPPO ORMEGGIATORI BARLETTA MANFREDONIA
GRUPPO ORMEGGIATORI BARI
GRUPPO ORMEGGIATORI BRINDISI
GRUPPO ORMEGGIATORI CAGLIARI
GRUPPO ORMEGGIATORI CAPRI
GRUPPO ORMEGGIATORI CARLOFORTE
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI SORRENTO-CASTELLAMMARE STABIA-TORRE ANNUNZIATA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI CATANIA-RIPOSTO
GRUPPO ORMEGGIATORI CHIOGGIA
GRUPPO ORMEGGIATORI CIVITAVECCHIA
GRUPPO ORMEGGIATORI CROTONE
GRUPPO ORMEGGIATORI FIUMICINO
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI GAETA-FORMIA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI GELA-LICATA
GRUPPO ANTICHI ORMEGGIATORI GENOVA
GRUPPO ORMEGGIATORI GOLFO ARANCI
GRUPPO ORMEGGIATORI ISCHIA
GRUPPO ORMEGGIATORI ISOLA ELBA
GRUPPO ORMEGGIATORI ISOLE EGADI
GRUPPO ORMEGGIATORI-BARCAIOLI ISOLE EOLIE
GRUPPO ORMEGGIATORI ISOLE TREMITI
GRUPPO ORMEGGIATORI LA SPEZIA
GRUPPO ORMEGGIATORI LIVORNO
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI MARINA DI CARRARA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI MESSINA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BARCAIOLI MILAZZO
GRUPPO ORMEGGIATORI MONFALCONE-PORTO NOGARO
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI NAPOLI
GRUPPO ORMEGGIATORI OLBIA
SOCIETÀ ORMEGGIATORI ORISTANO
GRUPPO ORMEGGIATORI ORTONA-PESCARA
GRUPPO BARCAIOLI PALERMO
GRUPPO ORMEGGIATORI PALERMO
GRUPPO ORMEGGIATORI-BARCAIOLI PIOMBINO
GRUPPO ORMEGGIATORI PORTO EMPEDOCLE
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI PORTO TORRES
GRUPPO ORMEGGIATORI PORTO VESME-SANT'ANTIOCO-CALASETTA
GRUPPO ORMEGGIATORI POZZUOLI
GRUPPO ORMEGGIATORI PROCIDA
GRUPPO ORMEGGIATORI RAVENNA
GRUPPO ORMEGGIATORI REGGIO CALABRIA-GIOIA TAURO
GRUPPO ORMEGGIATORI SALERNO
GRUPPO BARCAIOLI SARROCH
GRUPPO ORMEGGIATORI SARROCH
GRUPPO ORMEGGIATORI SAVONA- VADO
GRUPPO BARCAIOLI SIRACUSA
GRUPPO ORMEGGIATORI SIRACUSA
GRUPPO ORMEGGIATORI TARANTO
GRUPPO ORMEGGIATORI TRAPANI MARSALA-MAZARA DEL VALLO
GRUPPO ORMEGGIATORI TRIESTE
GRUPPO ORMEGGIATORI USTICA
GRUPPO ORMEGGIATORI VASTO-TERMOLI
GRUPPO ORMEGGIATORI VENEZIA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI LIBERI VENTOTENE-PONZA
GRUPPO ORMEGGIATORI VIBO VALENTIA MARINA

30° alle Eolie





"30° Anniversario della Costituzione del Gruppo Ormeggiatori delle Isole Eolie"

Storia, evoluzione ed organizzazione degli ormeggiatori e della professionalità per la migliore efficienza del servizio

Hotel Aktea
Via Falcone e Borsellino
Lipari, 28 Maggio 2011

TRENTENNALE DEL GRUPPO ORMEGGIATORI DELLE ISOLE EOLIE



Lipari, cronaca di un anniversario

Il tavolo dei relatori 'spalleggiato' da una nutrita schiera di ormeggiatori e barcaioli eoliani (gli assenti erano in servizio presso i nove diversi, distinti scali delle Isole).

Una voce spassionata, a parte quell'impulso affettivo da 'eoliano verace' quale egli è. Da qui, il timbro spontaneamente schietto, che induce attenzione. "*… Li ho sempre ammirati questi 48 ormeggiatori eoliani, oggi in servizio, col sole cocente o con la burrasca imperante, col freddo gelido o sotto la pioggia battente, assicurare il naviglio a uno o più punti di solida presa, disponendo opportunamente i mezzi di ritenuta, necessari per mantenerlo nella posizione prestabilita, contro l'azione dell'acqua e del vento. A loro va il nostro plauso per la loro vitalità organizzativa, la loro efficienza per un lavoro di responsabilità non indifferente".* Pur portatore di benedizione, quella di monsignor Alfredo Adornato è la sola voce 'laica', alla celebrazione del 30° anniversario della costituzione del Gruppo Ormeggiatori delle Isole Eolie, nel ricordo dei fondatori, gli scomparsi Bartolomeo Marturano e Vincenzo Maiorana, "carissimi amici" del sacerdote e incancellabili dalla memoria eoliana.

Voce laica, quella del prelato della Curia vescovile di Lipari, nel senso che è l'unico tra i convitati alla ricorrenza del trentennale a non avere a che fare - direttamente o di riflesso - con i mestieri del mare. Perciò, le sue parole assumono maggior credito, soprattutto quando, con lo stesso timbro, esorta sul domani: "*Certo: la sicurezza e l'efficienza non sono un caso. Allora, sulla constatazione di un progresso rilevante, da liparese verace, lasciatemi sognare. I ricordi del passato attestano che sono avvenuti mutamenti colossali, ma i tempi avvenire richiedono nuovi impegni, che non possono essere assolti con le figure del maneggio cavi. Forse migliorie e affinamenti riferiti alle tradizionali attività di servizio pubblico, proiettati sul futuro, per esempio nell'ipotesi della proliferazione di attracchi di navi di altra natura, imporranno la condizione che ciascun addetto operatore sia portatore di miglioramento delle capacità professionali".*

Passato, presente e futuro nel trentennio del Gruppo tratteggiato in quelle incisive frasi che il 28 maggio 2011 a Lipari hanno aperto l'importante celebrazione. Al cui festeggiamento si è aggiunto anche un taglio di concretezza produttiva. Cosicché, attraverso il dibattito su: 'Storia, evoluzione ed organizzazione degli ormeggiatori e della professionalità per la migliore efficienza del servizio', si potessero individuare anche pizzichi di ulteriori conoscenze operative, rapportate alle esigenze dell'arcipelago, ma non soltanto ad esse. Tale indirizzo è evidenziato già nei saluti indirizzati a relatori e ospiti dagli anfitrioni: Annibale Marturano, capogruppo del Gruppo ormeggiatori delle Isole Eolie; Giuseppe Donato, comandante dell'Ufficio circondariale marittimo di Lipari; Mariano Bruno, sindaco di Lipari; Massimo Lo Schiavo, sindaco di Salina.

L'articolato indirizzo di saluto del capogruppo Marturano si riporta integralmente più avanti; qui basti accennare al completamento del suo discorso attraverso un suggestivo album fotografico computerizzato che prende avvio da istantanee degli anni '40 del Novecento. Un cd proiettato sulla lenta, ma costante crescita degli ormeggiatori e battellieri eoliani a servizio dei traffici marittimi. Ai cui progressivi bisogni fa riscontro e si evidenzia l'evoluzione degli aspetti professionali, tecnologici e organizzativi della categoria. Ciò all'insegna del principio - espresso dal pre-

sidente nazionale degli ormeggiatori e barcaioli Cesare Guidi - che *'se importante è il saper fare, altrettanto lo è il far sapere'*; cosicché le foto del cd, distribuito a tutti gli astanti, lasciano pure scorgere i non pochi risvolti pericolosi affrontati da ormeggiatori e barcaioli con maestria marinaresca. Pericoli sempre in agguato, soprattutto per avverse condimeteo, pur se ormai meno forieri di quelle ambascie confessate da don Adornato (e di tanti altri passeggeri come lui) per gli imbarchi e sbarchi di un tempo!: in particolare in epoca di rolli, imbarcazioni usate per trasbordare persone e merci da e sulle navi ferme al largo.



Il pubblico della sala convegni dell'hotel Aktea di Lipari, dove si è celebrato il Trentennale della fondazione del 'Gruppo Ormeggiatori delle Isole Eolie'.



Tutto ciò riappare nelle parole del comandante del porto quando afferma che la competenza degli ormeggiatori e barcaioli delle Isole Eolie è garanzia di sicurezza, salvaguardata in collaborazione con l'Autorità marittima; e che la forza insita nel Gruppo stesso, la caratteristica di base di tutti i 48 componenti dislocati nelle nove postazioni isolane, è il servizio ai cittadini fornita al più alto livello. La festa del trentennale è di tutto il Gruppo. Ma non tutti gli ormeggiatori e barcaioli sono presenti nella sala convegni e ai tavoli imbanditi dell'hotel Aktea, dove si consuma la ricorrenza: le esigenze del servizio sono ovviamente prioritarie. Se ne accorge il sindaco di Lipari (più tardi inventore di fulminanti quanto gustose rime dedicate ai commensali) e allora estende il proprio ringraziamento soprattutto agli assenti, impegnati nel loro compito di *"primi ambasciatori eoliani"*. E per ribadire tale gratitudine calza con orgoglio il copricapo del Gruppo, significandone il "*contributo al progresso sociale del territorio*". Progresso eoliano riaffermato anche dal sindaco di Salina, nel suo accennare alla sicura dignità dei porti delle Isole Eolie, conquistata anche attraverso la professionalità e i sacrifici delle "sentinelle del mare", ovvero gli ormeggiatori e i barcaioli del Gruppo.

Ma la concretezza produttiva sarà ancora più evidente nelle relazioni sul tema proposto dalla tavola rotonda successiva agli indirizzi di saluto. Alla quale hanno argomentato: Cesare Guidi, già citato presidente di ANGOPI - Associazione nazionale Gruppi ormeggiatori e barcaioli Porti italiani (che ha tratto anche una fulminea conclusione dei lavori: *Un punto di partenza per migliorarci*, rivolta soprattutto ai giovani della categoria); Martino Casagrande, direttore generale SIREMAR; Giuseppe Gullo dirigente Lega Coop Sicilia; Salvatore Barone, rappresentante armatoriale Commissione consultiva Lipari; Antonio Napoli, segretario regionale FIT-CISL; Vincenzo Garofalo, membro della IX commissione Trasporti, poste e telecomunicazioni del Senato. Concretezza a cominciare già dal presidente di Angopi, nel porre accenti su sicurezza e continuità territoriale e altri temi di stretta attualità, come pure sull'art. 14 contenuto nella riforma della legge 84/94. Mentre il dirigente di Siremar, anch'egli uomo di mare, pone in risalto il connubio esistente tra comandante di nave e ormeggiatori, questi ultimi *"preziosi per fornire le 'vere' condizioni meteo-marine*", presenti nel momento dell'approdo, soprattutto quando si deve lavorare in ambiti anche pericolosi.

Una Lega Coop Sicilia *molto vicina agli ormeggiatori*, proprio perché "*la loro impresa si fonda su principi di mutualità e socialità*"; evidenziando l'efficienza del servizio svolto da ormeggiatori e barcaioli eoliani (e accentuando la concretezza dei posti di lavoro stabili garantiti dal Gruppo) Giuseppe Gullo richiama l'attenzione sull'opportunità di por mano a un adeguamento infrastrutturale della portualità dell'arcipelago, in particolare volto ai servizi crocieristici in costante espansione. Testimone oculare della

Le "Voci" del 30° anniversario



Monsignor Alfredo Adornato
Curia vescovile di Lipari



Annibale Marturano
Capogruppo Ormeggiatori
Isole Eolie



Giuseppe Donato
Autorità Marittima



Massimo Lo Schiavo
Sindaco di Salina



Mariano Bruno
Sindaco di Lipari



Martino Casagrande
Direttore Generale Siremar



Cesare Guidi
Presidente ANGOPI



Giuseppe Gullo
Lega Coop Sicilia



Salvatore Barone
Rappresentante Armatoriale Lipari



Antonio Napoli
Segretario Regionale Fit-Cisl



Vincenzo Garofalo
IX[a] Commissione Trasporti

costituzione del Gruppo - erede dei rolli: ruolo dei barcaioli non regolamentati - Salvatore Barone identifica gli aspetti di soccorso e sicurezza che gli sono affidati. E ricorda i porti dove "*non riuscivamo ad andare senza il loro aiuto, ad esempio per rifornire di olio il fanale di Strombolicchio*".
Come diretto da accurata regia, il finale della tavola rotonda innestata sul 30° anniversario della fondazione del Gruppo ormeggiatori delle Isole Eolie vede coinvolto aspetti di natura politica. Il segretario di Fit-Cisl ne lamenta la latitanza "*in merito alla mancata programmazione e realizzazione di infrastrutture indispensabili per lo sviluppo di queste isole*". E la invita pure a palesare *"i programmi per i collegamenti marittimi con le isole*" attraverso un piano generale dei trasporti a livello regionale, poiché "*le isole esistono tutto l'anno e non solo nel periodo estivo*". Parla quale membro di Commissione senatoriale Vincenzo Garofalo, anche se il suo intervento mostra il suo trascorso di presidente dell'Autorità portuale di Messina, nel cui raggio si collocano le Isole Eolie. Conosce bene gli ormeggiatori e ne loda umiltà, passione, tenacia e capacità di apprendimento. A livello nazionale dialoga in maniera franca con il presidente di Angopi: anche qui a Lipari, concordando sull'articolo 14, da definire stralciandolo dalla revisione generale della '84/94'. E anche qui due capisaldi: portare avanti il progetto di portualità eoliana e investire sulle infrastrutture.







Nelle foto: immagini del Compleanno del Gruppo col taglio della torta da parte del decano degli ormeggiatori eoliani e brindisi augurale di 'lunga e proficua vita'.



Intervento del capogruppo ANNIBALE MARTURANO



Autorità, graditi ospiti, amici e colleghi, è con vivo piacere che porgo a voi tutti il benvenuto e vi ringrazio per essere intervenuti così numerosi a questa nostra iniziativa. Celebrare con una manifestazione pubblica il 30° anno di costituzione del Gruppo provoca in me una particolare emozione non essendo, come uomo di mare, affatto abituato a parlare in pubblico. Prima di tutto vorrei evidenziare la coincidenza del nostro trentesimo con un altro anniversario, molto importante per tutto il nostro Paese, che è quello dei 150 anni dell'unità d'Italia. Importanza, sottolineata dal Presidente Napolitano, richiamandosi ai principi della democrazia, della solidarietà, della difesa del bene comune che si migliorano attraverso la coesione e l'unità dell'intero Paese.

Il Gruppo Ormeggiatori delle Isole Eolie è stato costituito dal Comandante della Capitaneria di Porto di Messina con ordinanza n.23/80 del 30/04/1980 raggruppando al suo interno tutti gli ormeggiatori ed i cosiddetti rollisti che già operavano nei vari scali delle Isole Eolie, ma è dal 1° Aprile 1981 che effettivamente il Gruppo si crea. Gli ideatori e fondatori del Gruppo sono stati, insieme ad altri ormeggiatori dell'epoca ed al comandante Barone, Bartolomeo Marturano e Vincenzo Maiorana; di quest'ultimi due, con deferente rispetto, lo scorso mese di gennaio è stato ricordato l'alto profilo per l'importante ruolo svolto per la storia del Gruppo.

In quella circostanza si è sottolineato come, in una epoca particolarmente convulsa – segnata da quelle rivoluzioni tecnologiche, informatiche, elettroniche che hanno unificato l'intero pianeta – tale risultato, che regolamentava l'attività di decine di lavoratori dandogli una certezza occupazionale, si è raggiunto nonostante le rilevanti difficoltà di diversa natura: burocratica, operativa, organizzativa… emerse nell'accorpare in un unico Gruppo Ormeggiatori i vari scali dell'arcipelago. Si è sottolineato il valore che acquistava far conoscere, soprattutto ai giovani, l'importanza delle proprie radici, il difficile e tortuoso percorso svolto per raggiungere questi traguardi, ma soprattutto l'impegno quotidiano richiesto per conservare questi risultati ed essere all'altezza delle sfide che il futuro riserva. Non può infatti, sfuggirci neppure per un attimo, il valore che assume un posto di lavoro stabile e dignitoso in una realtà, come la nostra, così difficile e complessa, dove per altro abbiamo, e in parte continuiamo ancora oggi, vissuto i tristi e drammatici momenti dell'emigrazione.

Giova allora rilevare, a distanza di trent'anni, che la felice intuizione dei fondatori ha reso possibile assieme alla difesa di cinquanta posti di lavoro, quel processo evolutivo di cui rappresentiamo una tangibile testimonianza, avendo in questi anni:

- costantemente adeguato i requisiti professionali alle modificazioni intervenute nei vettori e negli scali;
- finalizzato gli investimenti in attrezzature e mezzi secondo il legame esistente tra il nostro servizio e la funzione di presidio di sicurezza;
- realizzato una fattiva e corale partecipazione nel coinvolgimento di quei processi portuali, di cui siamo una significativa espressione, avendo sempre presente la necessità indispensabile di offrire un servizio funzionale ed efficiente adattandolo alle reali esigenze degli scali.
- ed infine, considerato il nostro servizio non solo nella sua importante attività d'istituto, ma anche come un'attività che ha una natura assai composita con diverse competenze e funzioni, reso comunque in modo unitario in tutti gli scali.

Adesso vorrei raccontare un po' della nostra storia.

Dopo la prima gestione (decennio 81/91) sotto la guida di Bartolomeo Marturano, è subentrato Antonino Messina, ormeggiatore appartenente allo scalo di Vulcano, che in qualità di capo-gruppo, ha condotto in modo puntuale il Gruppo dal febbraio 1991 al mese di ottobre 2008. Tante sono le iniziative rilevanti che assumono un valore importante in questi 30 anni di storia, ma il tempo a disposizione non mi consente una dettagliata elencazione.



Colleghi capigruppo intervenuti ai festeggiamenti assieme a ormeggiatori-barcaioli delle Isole Eolie.



Mi limito allora a segnalare l'importanza che ha avuto e continua ad avere il nostro rapporto con l'Autorità Marittima. Mi riferisco alla fattiva collaborazione e alla puntuale disciplina del servizio stabilita dal Regolamento. Non va neppure omesso il contributo, che assume comunque una connotazione particolare in una realtà autogestita come la nostra, svolta dalle organizzazioni sindacali tendenti in ogni modo a difendere il modello e a superare quelle controversie che in una realtà così articolata comunque insorgono. Ed infine non posso tralasciare il prezioso supporto ricevuto dall'Angopi, (la nostra associazione nazionale di categoria) svolto a tutela della professione e della stessa identità del Gruppo, a cui abbiamo aderito nel lontano 1983.

Mi accingo ora ad indicare alcune tappe che hanno marcato una svolta significativa nella vita del Gruppo.

Nel 1991: definizione, attraverso istruttoria ministeriale, della tariffa onnicomprensiva. Viene avviato un processo di razionalizzazione e di trasparenza di cui tutti gli attori marittimo-portuali si avvalgono.

Nel 1993: applicazione della tariffa di servizio. È il completamento di un percorso tariffario che di fatto fa assumere al Gruppo la connotazione di servizio pubblico in relazione alla sicurezza del servizio medesimo, alla sua regolarità e continuità, alla qualità, al prezzo ed alle condizioni alle quali il servizio può essere fornito.

Nel 1996: si completa la regolarizzazione del nostro organismo sotto il profilo civilistico, vestendo il Gruppo con la forma giuridica di società cooperativa a responsabilità limitata.

Nel 1998: al pari dei colleghi di altri porti, per caratterizzare la figura dell'ormeggiatore in banchina e per tutelarne l'integrità fisica, adozione di vestiario personalizzato e dei dispositivi protezione individuali.

Nel 2003: entrava in esercizio la nuova imbarcazione "Mooring-boat Nelson 24", per soddisfare in modo più compiuto le esigenze del servizio. Con tale investimento, che ha comportato uno sforzo per quanto riguarda l'onere e l'impegno non del tutto indifferente, abbiamo dimostrato di non avvitarci in noi stessi sulla difesa del particolare o dello sterile tornaconto di parte – essendo a proprietà indivisa, un bene del porto e per il porto – sapendo che la funzione del Gruppo si concretizza e valorizza anche attraverso gli investimenti effettuati. Con tale acquisto, il parco mezzi nautici risultava più funzionale e sicuro per il servizio che abbiamo svolto fino all'agosto 2007 ai pontili di Porticello alle navi da carico pomice. Oggi è comunque utilizzata, con piena soddisfazione dell'utenza, per il servizio di battellaggio alle navi da crociera.

Nel 2005: attuazione del sistema qualità ISO Vision 9000, con l'Ente di certificazione Rina inserendoci in tal modo, tra i Gruppi di eccellenza dell'intera categoria.

Nel 2006: applicazione contratto collettivo nazionale di

lavoro degli ormeggiatori e barcaioli porti italiani dove in modo particolare, si dà rilievo al merito stabilendo livelli professionali legati al percorso formativo a cui gli ormeggiatori sono tenuti.
Nel 2007: adesione alla Lega Nazionale delle Cooperative e mutue (Lega Coop Sicilia) come valido sostegno ai profili civilistici a cui siamo assoggettati.
Nel 2009: concessione impianto ed esercizio di ponte radio. Il Gruppo si è dotato di 10 apparecchi portatili VHF più un impianto di stazione fissa, necessari per la miglior efficienza del servizio.
Nel 2009: estensione del servizio di battellaggio e assistenza ai tender delle navi da crociera.
Nel corso degli ultimi anni, in coerenza con gli obiettivi che l'intera categoria si è posta, tutti gli ormeggiatori sono impegnati in un percorso di aggiornamento e qualificazione professionale che non potrà essere interrotto
Abbiamo nel frattempo acquisito tutti i titoli professionali, sia di macchina che di coperta. In modo corale stiamo partecipando al piano formativo, specifico di categoria, attivato dall'Angopi e condiviso con il Ministero dei Trasporti, Co.Ge.Cap. e le Organizzazioni sindacali.
A conclusione del mio saluto riflettendo su questo passato periodo, dico che quando si tratta di appartenenza autentica non c'è alcun dubbio che ci riconosciamo in questa straordinaria categoria: gli ormeggiatori. Noi delle Eolie sappiamo di avere ancora molte opportunità di sviluppo, siamo qui, intrisi del nostro lavoro, in continua qualificazione, con una stella polare ben precisa che ci deriva dal saper viver il mare comportandoci secondo le tradizioni marinare, giacché è in questo ruolo che possiamo contribuire a sviluppare la sempre più necessaria valorizzazione del nostro ambiente.
Prima di concludere mi pare doveroso, ma soprattutto piacevole da parte mia, riconoscere che questa iniziativa è stata possibile perché ho trovato il consenso, l'apporto fattivo e un grande entusiasmo da parte di tutto il Gruppo che ovviamente ringrazio insieme a tutti voi per l'attenzione dimostrata ed infine vorrei porgere un saluto a tutti gli ormeggiatori che in questi trenta anni hanno contributo comunque a creare questa nostra meravigliosa storia.



storia lunga anni



Minifotocronistoria delle attività degli ormeggiatori e barcaioli nei vari porti eoliani con (a pag. 10) raffigurati gli ideatori e fondatori del Gruppo, Bartolomeo Marturano e Vincenzo Maiorana

Intervento del Presidente ANGOPI



"Storia evoluzione ed organizzazione degli ormeggiatori e della professionalità, per la migliore efficienza del servizio"

Lipari 28 maggio 2011.
30° anniversario della costituzione del Gruppo Ormeggiatori delle Isole Eolie.

CESARE GUIDI

Cortesi ospiti e Autorità civili e religiose, questo momento di incontro, organizzato dai colleghi delle Isole Eolie per celebrare il 30° anno di vita del loro Gruppo, abbiamo voluto che fosse non solo un momento celebrativo, ma anche l'occasione per un confronto sullo stato di efficienza del servizio, sul livello organizzativo e della qualità professionale richiesta e profusa, condizione necessaria per soddisfare le esigenze operative e di interesse pubblico a cui siamo istituzionalmente preposti e che connotano il nostro generale ruolo ed impegno nell'intero arcipelago.
Il percorso svolto in questi anni dai nostri colleghi – che in quanto nativi di questi straordinari luoghi sono contraddistinti più che in altre realtà, da elementi di "affascinante" eterogeneità, traboccanti come sono, di esperienze, di mestiere, di competenze ricche e multiformi e che in linea generale il presidente Marturano ha evidenziato nella sua relazione – oltre a ricordarci la nostra storia, ci consente di riflettere, anche con una certa soddisfazione, sui valori diffusi e sulle azioni messe in atto dal Gruppo come realtà comunque aperta al progresso, socialmente innovativa e che dura da trenta anni.
Certo però che l'attuale è un tempo strano.
Stiamo infatti vivendo un'epoca segnata dalla netta supremazia del patrimonio e del denaro sul valore del lavoro. C'è in atto una profonda mutazione dei valori, dei comportamenti e delle scelte. E per il futuro, l'unico tempo che ci resta da vivere, i segnali che si prospettano marcano una regressione rispetto al passato.
Eppure quando abbiamo iniziato questa nostra comune avventura il lavoro era stabile e garantiva, sia pur attraverso una contenuta ma comunque dignitosa remunerazione, certezze per il futuro.
Oggi, che è intervenuto un modo diverso di produrre e consumare, e considerato che la piena occupazione non è certamente la priorità identificabile tra le opzioni della attuale fase politica ed economica, anzi…, vediamo, appunto, che il lavoro è sempre più precario e flessibile e la stessa occupazione stabile non è di per sé garanzia per il domani.
Va detto che quello descritto è un quadro generale che abbraccia l'intera Unione europea e l'intero mondo occiden-

tale, dove peraltro si allarga sempre più la faglia tra coloro che hanno un impiego e cercano con ogni mezzo di conservarlo, e coloro che un lavoro non ce l'hanno. E in questo modo viene meno la solidarietà tra i lavoratori e addirittura si delineano i presupposti per una frattura orizzontale, fra gli ultimi ed i penultimi.
Sono queste le ragioni che ci richiamano alla necessità improrogabile di una governance globale, l'esatto opposto, così per come è concepito, di quel "libero mercato", che senza vincoli di sorta riconosce solo i risultati materiali noncurante di quelli morali e sociali aggravando povertà e disuguaglianze.



Alcune testimonianze affettive dai Gruppi di colleghi ormeggiatori e barcaioli.

Ciò posto voglio rimarcare che l'esigenza spasmodica di perseguire senza limiti l'obiettivo della massimizzazione del profitto ha prodotto risultati – che una generazione dopo abbiamo sotto gli occhi – quali: redditi polarizzati (sono infatti cresciuti moltissimo quelli delle posizioni apicali mentre si sono appiattiti quelli dei ruoli più bassi); perdita di valore del lavoro, frammentazione della società, aumento delle disparità, erosione del ruolo dello Stato.
Gli effetti del "meno Stato più Mercato" che dall'inizio degli anni '80 domina il pensiero comune e che ha determinato un ridimensionamento del ruolo dello "Stato Regolatore" nell'economia, nel welfare e nella gestione dei beni collettivi, li abbiamo potuti constatare nel campo delle liberalizzazioni. Liberalizzazioni che indubbiamente in alcuni settori hanno favorito un efficientamento dei servizi generando risultati virtuosi a favore dell'utente, ma va precisato che una loro generale e diffusa estensione non ha prodotto né può produrre i risultati auspicati, anzi in alcuni settori determina effetti deleteri.
Questa ricorrenza, che oggi celebriamo, cade in un momento particolare essendo all'esame delle competenti Commissioni parlamentari la riforma della legge 84/94, il cui contenuto, giova ricordare, condiviso in modo bipartisan, contempla ed assorbe anche quei valori sopra richiamati soprattutto laddove si affrontano i delicati profili legati alla sicurezza dei porti e degli specchi acquei adiacenti.
Mi riferisco in particolare all'art. 14 della legge 84/94 che, come noto disciplina i servizi tecnico-nautici, è oggetto di modifica nella prevista riforma, essendo stato fatto proprio, tanto dal Parlamento quanto dal Governo, l'accordo interassociativo dell'aprile del 2007, nel quale l'Assoporti e tutte le Associazioni degli utenti e dei prestatori dei servizi tecnico-nautici, con il contributo dello stesso Comando Generale, hanno inteso rafforzare la centralità dello Stato soprattutto nei confronti di servizi relativi alla sicurezza dove è senz'altro necessario enfatizzare standard, funzioni, ruoli e una disciplina uniforme a livello nazionale.
Nell'auspicata possibilità che la riforma venga definitivamente approvata, occorre registrare – oltre all'emergere di progetti che hanno dell'inverosimile fatti apparire come iniziative private di cui lo Stato però deve farsi garante del finanziamento – alcune iniziative, che sembrano riconducibili a tornaconti definibili di "egoismo territoriale" e che rischiano di minare seriamente i delicati equilibri raggiunti con senso di responsabilità nel corso degli anni, da tutti i soggetti previsti dall'art. 14.
Le iniziative a cui facevo riferimento, si ispirano ad argomentazioni esclusivamente ideologiche, non curanti della specificità del nostro ruolo e per i quale il legislatore con la legge 84/1994, novellata nel 2000, ha riconosciuto la natura dei servizi tecnico nautici quali servizi di interesse generale atti a garantire nei porti la sicurezza della navigazione e dell'approdo.
Il Gruppo delle Isole Eolie, sempre sottoposto alla stretta disciplina impartita dall'Autorità Marittima, di cui oggi festeggiamo il 30° anniversario, rappresenta un valido esempio di come la vigente normativa abbia correttamente regolato la materia, consentendo il ricorso a strumenti adeguatamente funzionali alle diverse esigenze presenti nei vari scali. Non voglio formulare giudizi che sarebbero naturalmente di parte, sulla qualità del servizio reso dal Gruppo; i rappresentanti dell'utenza chiamati ad intervenire dopo di me potranno esprimersi al riguardo.
Mi pare, però, che l'efficienza in termini di economicità e garanzia per la sicurezza della complessiva attività è adeguatamente rappresentata da precisi riferimenti offerti da una struttura caratterizzata da connotati di universalità, organizzata in funzione di assicurare una precisa disponibilità a prescindere dalla domanda effettiva del servizio, strutturata con riserve di capacità al fine di fronteggiare non soltanto i "picchi", ma anche prestazioni svolte quali ausiliari della Pubblica amministrazione ogni qualvolta se ne ravvisi la necessità.
Infatti, l'attività del Gruppo non si limita alla mera effettuazione delle operazioni di ormeggio e battellaggio, ed oggi di assistenza alle navi da crociera, ma garantisce per 24 ore su 24 e per 365 giorni all'anno un costante presidio di sicurezza che richiede capacità e conoscenze specifiche di natura ma-

rinaresca e completa conoscenza delle condizioni fisiche e geografiche dei luoghi in cui il servizio deve essere prestato. In tal modo il nostro servizio è risultato essenziale in termini di effettività anche per garantire l'attuazione permanente di quel principio di "continuità territoriale" tra le Eolie e il continente, affermato in sede Europea e nazionale.

Al tal proposito viene acconcio richiamare proprio qui nelle Eolie due episodi.

– Il primo riguarda le parole pronunciate dal Comandante del porto, in occasione dei nostri lavori assembleari tenuti qui a Lipari nel giugno 2007, che a seguito di un incidente avvenuto nei pressi dello scalo di Ginostra: notizie, immediate ma frammentate, enfatizzavano l'entità del sinistro, mentre la vera certezza l'ha avuta solamente grazie alla testimonianza degli ormeggiatori prontamente intervenuti che ridimensionavano l'accaduto nei termini reali.

– L'altro è l'encomio indirizzato agli ormeggiatori di Filicudi da parte della locale stazione dei Carabinieri per il fattivo contributo svolto a favore della sicurezza e della tutela dell'ambiente.

Parliamo comunque, di un'organizzazione particolarmente complessa, chiamata ad assicurare nel corso dell'anno, con un organico di 48 unità, che opera in 9 diversi e distinti scali, oltre 100.000 prestazioni. È in assoluto il più consistente numero di prestazioni a livello nazionale.

Mi pare si tratti di un contributo concreto dato da una categoria di lavoratori fortemente determinati, intrisi come sono del valore del lavoro che non rappresenta solamente una garanzia occupazionale attraverso il quale ci si realizza e si esprime il proprio contributo alla società, ma dico di più!

Il modello che noi rappresentiamo e che assurge a ruolo di coesione sociale e di solidarietà, per se stesso diventa una vera ricchezza, un valore intergenerazionale composto da un patrimonio indivisibile [nel senso di appartenenza alla categoria] anche sul piano culture/professionale assicurato da persone che rappresentano un vero "Capitale Sociale" di questo territorio e di questa comunità! Altro che archeologia.

Come diceva il Presidente Marturano nel 1994 hanno assunto la veste giuridica di società Cooperativa, un modello basato sulla centralità della persona, nel senso più pieno del termine, che non ha scopi di lucro, che non ha l'obiettivo di massimizzare i profitti e i dividendi, che ciò che realizza è un bene di questi scali e resterà tale finché il Gruppo/Cooperativa vivrà.

Quello indicato da Marturano è un percorso intrapreso per meglio assolvere al nostro ruolo innanzitutto per rispondere alle esigenze che emergono negli spazi acquei "sensibili" rispetto al rischio di incidenti, e nello stesso tempo fornire servizi sempre più all'altezza rispetto alle richieste dell'utenza, essere momento d'integrazione progettuale nonché soggetti disponibili ad una riorganizzazione per favorire nuove acquisizioni come momento di sviluppo occupazionale e sociale che assume ulteriore valore in una struttura ancora fortemente duale come quella del nostro Paese (differenze fra nord e sud), come evidenziata dal Ministro Tremonti e soprattutto nel Documento di Economia e Finanza 2011, recentemente varato dal Governo.

Devo dire che non mancano altri esempi di attività volti a promuovere lo sviluppo economico e sociale di queste aree. A tale riguardo, apro una breve parentesi per ricordare che una consistente parte degli introiti del Gruppo è stata finora assicurata dalla Siremar, la Società del Gruppo Tirrenia per la quale è in atto il previsto piano di privatizzazione. A tal proposito faccio solo un rapido accenno al ruolo della Siremar che attorno agli anni '80 in coerenza al dettato della legge 169/75 dove era disposto il "graduale aumento dei servizi per soddisfare le esigenze di sviluppo socio-economico delle popolazioni servite", inseriva il M/t (usato) Caravaggio, che ha rappresentato, per quegli tempi, il vero motore di sviluppo dell'arcipelago delle Isole Eolie, mentre con il M/t Piero della Francesca entrato in servizio di linea il 18 aprile 1980, veniva realizzato un altro importante sviluppo dei servizi Siremar a beneficio del settore Eolie, già forte dell'impulso datogli appunto dai collegamenti svolti dal M/t Caravaggio.

Non voglio fare previsioni sul futuro dei collegamenti con le isole minori, anche se le notizie che riportano i consistenti rincari dei biglietti per i collegamenti con la Sardegna mi pare debbano costituire un campanello di allarme per chiunque.

Se su tali aumenti possono incidere ragioni oggettive quali il rincaro dei carburanti e dei costi portuali, la loro ragionevolezza e se in ogni modo risultano in linea con i costi di una navigazione sicura, costi inoltre comparabili a quelli oggi in atto nelle principali tratte europee, sarà compito degli organi preposti verificare, ma che da un anno all'altro si effettuino aumenti anche superiori al 130%, fa emergere chiaro il ruolo svolto in questi decenni dalla compagnia pubblica Tirrenia anch'essa in liquidazione, nella determinazione delle tariffe per contenere il "caro biglietto".

Ora per la Siremar sono invocate le leggi di mercato, che recenti esperienze ci hanno dimostrato non funzionare perfettamente neppure laddove un mercato esiste, figuriamoci in contesti come i collegamenti marittimi con le isole minori, la cui componente sociale prevale nettamente su quella economica, o con riguardo a servizi per la sicurezza, essenziali per la sicurezza nei porti e nella acque antistanti, bene prezioso, non solo per gli utenti del porto ma per le comunità che dell'indotto delle attività marittime vivono, e che mal si concilia con logiche di mercato.

Credo, allora, che il migliore augurio che possa formulare ai colleghi delle Eolie per questa ricorrenza che sia rapidamente definito il quadro normativo in materia di servizi tecnico-nautici nel senso indicato nel citato protocollo, eventualmente, e qui mi rivolgo all'onorevole Garofalo, anche stralciando l'art. 14 dalla più articolata riforma della 84/94 di riordino della legislazione portuale, inserendolo in un provvedimento per il quale è immaginabile un più rapido iter parlamentare.

Il nuovo impianto normativo consentirebbe di meglio tutelare la sicurezza dei nostri porti, anche attraverso la salvaguardia di professionalità quali quelle degli ormeggiatori italiani, riconosciute anche all'estero nell'ambito di missioni alle quali sempre più frequentemente i nostri ormeggiatori sono chiamati a partecipare.

Con questo spirito e questa convinzione celebriamo i primi 30 anni di vita del Gruppo. In un certo senso ho cercato di comunicare che non siamo ancora arrivati, perché il viaggio continua, ma se saremo determinati a fare la nostra parte e a farla ancora meglio, trovando un ulteriore forza nella coesione in primo luogo tra noi stessi e quindi dell'intera Categoria, il percorso sarà sempre meno accidentato e pertanto ancora più profonda sarà la gratificazione nel fare la nostra impegnativa, rischiosa ma straordinaria professione.

Grazie per l'attenzione.

Impronte di "Antichi"



PROGETTI ELABORATI SU INDICAZIONI DEL GRUPPO DI GENOVA



Tracce di ormeggiatori sulle bitte per super-cruiser

Trecentocinquanta metri di banchina portuale per far fronte al vigoroso sviluppo delle crociere mediterranee, segnato dalla costante crescita di dimensioni e volumi delle navi di riferimento. L'opera infrastrutturale è ciò che il settore crocieristico di Genova si avvia a concludere a Ponte dei Mille, al piano calata del monumentale e storico edificio della Stazione marittima,
per accogliere i giganteschi cruiser di nuova generazione. Al costo complessivo di circa tredici milioni di euro, la nuova banchina è formata dall'unione e allungamento di due moli pre-esistenti: impresa che - grazie anche ai dragaggi per l'approfondimento dei fondali - apporterà primati tra i terminal passeggeri di livello mondiale.
La rinnovata infrastruttura diverrà fruibile entro questa estate 2011, munita dei relativi arredi di servizio, tra cui la lunga sequenza delle bitte di ormeggio, di color blu intenso, cementate a bordo-banchina. ed è proprio dalla conformazione e sistemazione delle bitte che scaturisce una novità di grande rilievo nella consolidata prassi della progettualità portuale. Perché ognuna di esse porta in sé anche il taglio professionale degli ormeggiatori che le hanno suggerite alle Autorità, fidando della propria visione operativa e soprattutto di sicurezza. Visione derivata dall'esperienza diretta dei primi utilizzatori di quel fondamentale 'accessorio' marinaresco: nello specifico, dagli uomini del Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova, dalla notte dei secoli adusi a confrontarsi con esse.
(Tempo addietro ciò era già avvenuto per talune bitte di ormeggio da porre su banchine del porto di Ravenna, tecnologicamente suggerite dalla sagacia operativa e di sicurezza degli ormeggiatori del porto ravennate. Bitte poi adottate dai responsabili tecnico-amministrativi di quella dirigenza portuale, ovviamente dopo approfonditi accertamenti di qualità e rispondenza d'utilizzo, quasi a voler riconoscere e avvalorare - tanto a Ravenna quanto a Genova, così come in altre possibili realtà portuali - una specifica competenza professionale degli ormeggiatori: qui nell'ambito delle bitte di ormeggio, 'strumento' di utilizzo quotidiano, ma molto spesso in difforme presenza di condimeteo, di tipologia navale e pure in casi di emergenza).



Il dichiarato intento era di rendere un servizio migliore sia alla loro stessa categoria sia, in particolare, al porto di Genova e al naviglio che approda alle sue infrastrutture. A tale scopo avvenne che il Gruppo degli 'Antichi' fornisse spunti da loro elaborati a tecnici di fonderie per essere trasformati in progetti e prototipi di bitte che a parere degli ormeggiatori avrebbero meglio risposto in termini operativi e di sicurezza su nascenti nuovi attracchi portuali. Questo, in previsione tanto del potenziamento della super banchina crocieristica di Ponte dei Mille quanto per i futuri punti di attracco del nuovo terminal container dell'ex Calata Bettolo, ai piedi della Lanterna, in via di realizzazione, con previsto completamento nel 2014 e dotata di banchina lunga circa 750 metri lineari.





Nella corrispondenza inviata dal Gruppo all'Autorità portuale e all'Autorità marittima si è puntualmente informato del progetto e del suo procedere. Significativa nella sua concretezza l'iniziale segnalazione inviata oltre un anno fa alle suddette Autorità, dove si compendiano sia gli intenti dell'iniziativa sia il suo concreto riscontro. Recita il testo: '…, valutate le esigenze cui devono e dovranno rispondere le bitte rispetto alla conformazione e orientamento delle nuove banchine che saranno realizzate e valutate le dimensione sempre maggiori del naviglio che scala il nostro porto, abbiamo provato ad aprire un confronto con chi per l'appunto fabbrica bitte di ormeggio, al fine di concepire una bitta che rispondesse alle esigenze di cui sopra, anche secondo la nostra esperienza'.

La comunicazione del capogruppo Alessandro Serra prosegue con l'affermazione di avere ottenuto un ottimo riscontro, 'rispetto alle istanze che abbiamo posto', dalla Fonderia Galliatese, che ha realizzato il prototipo di una bitta in scala 1:1 (risultato per altro, di una iniziativa finanziata dal Gruppo, quale sorta di reale riscontro di compartecipazione allo sviluppo della portualità genovese). Prototipo associato a relativa documentazione, dagli ormeggiatori fornita in copia ad entrambe le Autorità. Da tutto ciò il Gruppo si dice certo che 'la bitta è corrispondente nella forma e nelle misure alla caratteristica principale che deve avere laddove non sia possibile posizionarne due, per noi ormeggiatori: riceve i cavi di più navi senza che siano incattivati reciprocamente, garantendo al contempo un ormeggio sicuro'.

In una successiva comunicazione, relativa alle bitte di ormeggio del futuro terminal container di calata Bettolo, il Gruppo degli 'Antichi' propone alcuni suggerimenti, rifacendosi alla propria competenza tecnica e operativa. E sempre nell'intento 'di dare un modesto, ma speriamo prezioso contributo per offrire al naviglio che scalerà il nuovo terminal e il nostro porto il servizio migliore possibile'. Di tali suggerimenti eccone un paio, meno ovvi di quanto parrebbe di primo acchito. Ma considerato anche che la soluzione bitte di ormeggio sottoposta alle Autorità dagli ormeggiatori è stata completamente recepita; e anzi, già dislocata a bordo banchina di Ponte dei Mille, mentre la si adotterà al terminal Bettolo.

I due suggerimenti sono: a) la bitta sia montata incassata per almeno 8 cm e non più di 17 cm dei 18 cm complessivi del suo basamento; giova ricordare che in tutti i casi, i 5 perni vanno chiusi o tappati, in quanto negli stessi possono incattivarsi le cime di ormeggio; inoltre, il loro alloggiamento finirebbe per essere costantemente allagato con le prevedibili conseguenze per i perni stessi derivanti dal contatto con acqua, sia piovana sia marina. Ecco perché la soluzione che si fa preferire è quella di incassare 17 cm dei 18 cm totali del basamento. b) valutate l'esposizione ai venti dominanti della nuova banchina e la dimensione e la tipologia del naviglio cui parrebbe destinato il nuovo terminal, la distanza tra le quotidianamente bitte sia di 20 metri.

Nelle foto: pagina precedente in alto: *la nuova banchina di Ponte dei Mille della Stazione marittima del porto di Genova in via di ultimazione;* ***sotto:*** *la banchina del costruendo terminal container della ex Calata Bettolo, prevista in esercizio entro il 2014, con capacità annua pari a 500 - 600 mila teu.*

In questa pagina: *immagini di Ponte dei Mille arredata con le bitte di ormeggio realizzate attraverso concetti progettuali operativi e di sicurezza suggeriti dal Gruppo Antichi Ormeggiatori e adottati - come le future da impiantare al terminal Bettolo - da Autorità portuale e da Autorità marittima. Le fotografie scattate sia dal piano calata di Ponte dei Mille (in raqdice e in testata) sia dal viadotto sovrastante Calata Santa Limbania mostrano l'eccezionale lunghezza dell'infrastruttura (350 metri!) che le consente l'ormeggio di navi cro ciera di qualsiasi dimensione.*

Nelle due pagine successive: *riproduzioni documentali e di prototipi dei progetti di bitte elaborati dalla Fonderia Galliatese su indicazioni del Gruppo ormeggiatori di Genova. Le riproduzioni pubblicate attestano tanto la complessità progettuale contenuta dalle indicazioni operative e di sicurezza avanzate dagli ormeggiatori quanto l'accuratezza costruttiva della bitte di ormeggio.*





...dai progetti ai prototipi

Fonderia Gallatese S.r.l.

BITTA TIPO BMA

TIRO NOMINALE 120 Ton

ESTRATTO DALLA RELAZIONE DI CALCOLO

Fonderia Gallatese S.r.l.

BITTA IN GHISA SFEROIDALE A 5 TIRANTI

TIPO BMA 120 Ton coeff. di sicurezza 3
(carico di rottura 360 Ton)

Bitta in ghisa a 5 tiranti
tipo BMA

Tipo BMA - 120 ton

nelle schede di fonderia





Tripudio "Novecentista" alla Stazione Marittima



Dunque, gli uomini del Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova presto saranno all'opera con le bitte della Stazione marittima progettate su spunti di tecnologia operativa e di sicurezza da essi stessi suggeriti e poi adottati. Quindi un Ponte dei Mille per loro idealmente diverso dalla quello raffigurato dalla fotografia d'epoca, in basso a destra, che mostra l'imbarco di emigranti italiani in partenza dal porto di Genova. Foto scattata negli anni '30 del Novecento che riguarda 14.000 contadini italiani diretti in terra libica, allora colonia italiana, rintracciata negli archivi dell'Autorità portuale di Genova. E che, l'11 maggio 2011, a ridosso dell'imminente arrivo di due navi provenienti da Lampedusa con a bordo migranti nordafricani, è spunto di un commento del presidente Luigi Merlo. "Ricordiamoci di quando da Genova si partiva per andare a lavorare in Libia. Questa fotografia serve a ricordare la storia singolare così radicata del porto di Genova. Quegli emigranti si imbarcarono dalla stazione marittima, a Ponte dei Mille, proprio dove arriveranno questi cittadini stranieri".

Ponte dei Mille dunque protagonista anche con gli emigranti italiani diretti in Libia. Che pur 'privilegiati' rispetto alle miserevoli condizioni di compatrioti partecipi di altri e ben più imponenti flussi migratori avvenuti solo alcuni decenni prima dei 'libici'. Che mai certo ebbero modo d'accedere nei saloni 'Novecentisti' della Stazione, nè di sbalordirsi del tripudio di arredi addobbi, stucchi e dipinti.

Questi erano riservati alle classi elevate dei transatlantici che approdavano ai Mille, tra cui quelli dell'ITALIA S.A. DI NAVIGAZIONE - GENOVA, simboleggiata dall'affresco della Sala Imbarchi. Mentre alle masse dei migranti era riservato il pianterreno, ossia il piano calata dei Mille, come raffigura, 'dal vivo', il dipinto sottostate. Ma anche (forse soprattutto) ad essi è dedicata la scultura marmorea di Giò Pomodoro, intitolata agli Italiani nel mondo, donata nel 2001 alla 'Superba' dall'armatore Aldo Grimaldi (Grandi Navi Veloci) ed eretta sulla testata del pontile.

Il fabbricato di forti caratteristiche monumentali della stazione marittima di Ponte dei Mille è di calcestruzzo armato nascosto internamente con paramenti murari arricchiti da elementi decorativi. Risponde allo storicismo novecentesco e al gusto monumentalista del 1912, a cui risale il progetto e l'inizio della costruzione. Lavori poi interrotti da motivi bellici ed economici sino al '25, anno in si riprese l'opera con i primitivi progetti (ing. L. Biondi) e con lo stesso costruttore (Società Italiana Chini).

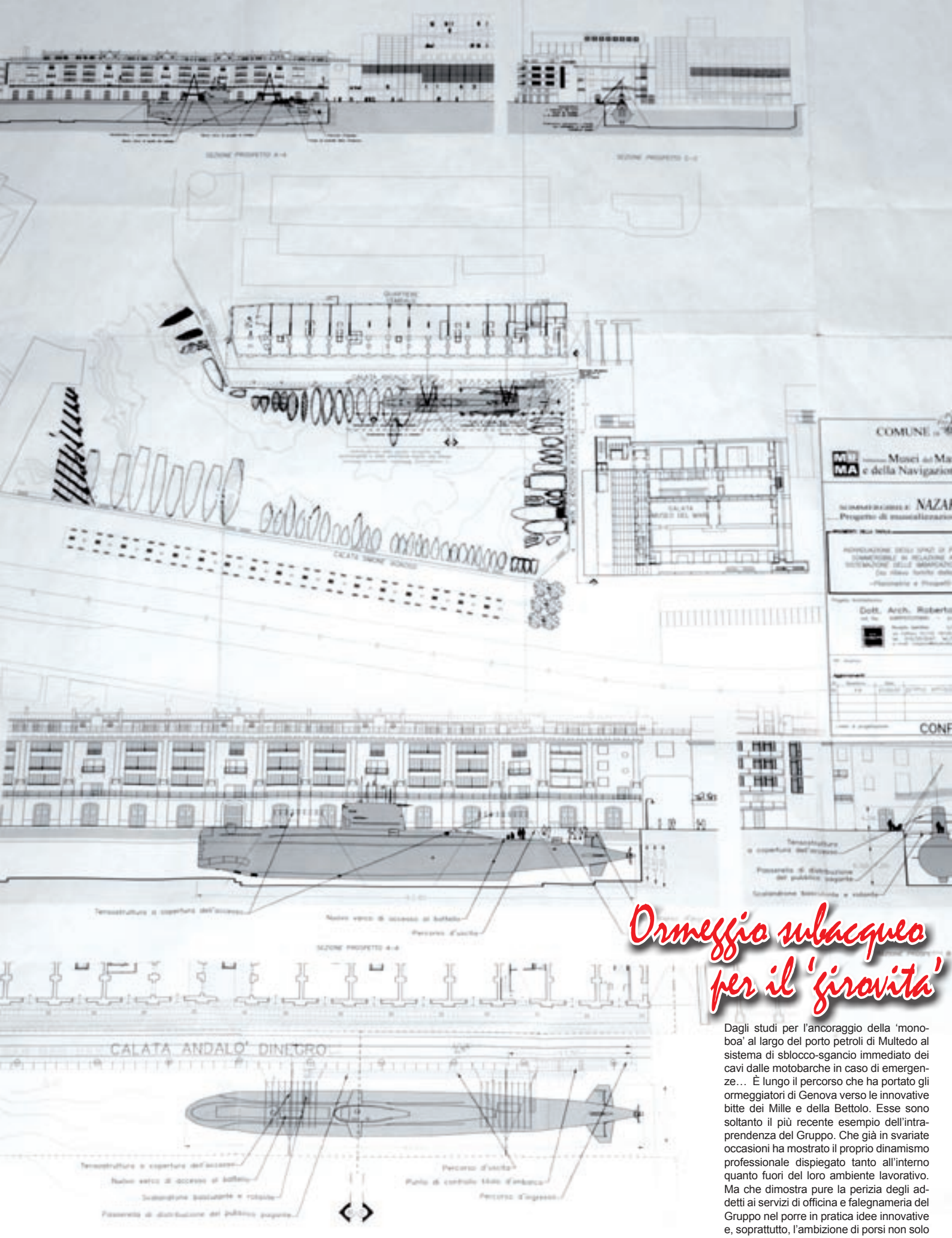








Il nido del Sauro



Ormeggio subacqueo per il 'girovita'

Dagli studi per l'ancoraggio della 'mono-boa' al largo del porto petroli di Multedo al sistema di sblocco-sgancio immediato dei cavi dalle motobarche in caso di emergenze… È lungo il percorso che ha portato gli ormeggiatori di Genova verso le innovative bitte dei Mille e della Bettolo. Esse sono soltanto il più recente esempio dell'intraprendenza del Gruppo. Che già in svariate occasioni ha mostrato il proprio dinamismo professionale dispiegato tanto all'interno quanto fuori del loro ambiente lavorativo. Ma che dimostra pure la perizia degli addetti ai servizi di officina e falegnameria del Gruppo nel porre in pratica idee innovative e, soprattutto, l'ambizione di porsi non solo al servizio della propria categoria, ma in particolare degli interessi generali del porto, migliorandone operatività e sicurezza ovunque si prefiguri la loro competenza. Competenza a cui risale anche la progettazione e la precisa sistemazione del



Preparazione del traliccio-respingente 1



Preparazione del traliccio-respingente 2



L'arrivo del 'Sauro' nello specchio acqueo della Darsena



L'ormeggio del 'Sauro' a Calata Andalò Dinegro



... e che la festa d'inaugurazione cominci!

del Sauro

'nido' atto a ricoverare il sommergibile 'Nazario Sauro', punto di richiamo turistico d'eccellenza del 'Galata Museo del Mare' (a fine maggio 2011 i visitatori sono stati ben 250 mila). Come mostrano le foto, il traliccio-respingente di metallo progettato dal Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova è stato sommerso lungo la banchina di Calata Andalò Dinegro da uomini e mezzi nautici del Gruppo stesso, a fine settembre 2008, e lì fissato. Esattamente nello spazio dove alcuni giorni dopo, assistito dai servizi tecnico nautici, si sarebbe posizionata la pancia sommersa del 'Sauro'. Ovvero, il prominente 'giro vita' subacqueo del sottomarino in disarmo giunto dall'Arsenale della Spezia, ceduto al museo marinaro genovese e impeccabilmente ormeggiato nello spazio ad esso assegnato.


SICUREZZA
Sprint marinaresca

ORMEGGIATORI IN SALVO DALLA MOTOBARCA IN FRANTUMI CONTRO IL PONTILE

Crash a Milazzo



Quando si dice, la prontezza dei riflessi! Di questa lestezza se ne è avuto un efficace riscontro una domenica di alcuni mesi fa nel porto di Milazzo, presso un pontile del polo petrolchimico costiero. Lì l'insidia era in agguato, pronta a colpire; magari con effetti fatali per le persone, o quanto meno, non privi di deleterie conseguenze. Di ciò ne potevano essere pregiudicati tre ormeggiatori, impegnati su quel posto di lavoro nell'ormeggio di una motocisterna. I tre uomini del Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto siciliano erano a bordo della motobarca di servizio quando improvvisamente l'imbarcazione, sospinta dall'onda provocata dall'elica di manovra azionata a prua della nave, veniva scaraventata in modo assai violento contro il respingente del pontile.

Fortunatamente, l'istinto marinaresco che mantiene costantemente in allarme gli ormeggiatori, soprattutto se impegnati in manovre negli spazi angusti tra banchine portuali e murate di navi, prevaleva a bordo della motobarca. E mentre questa si sfasciava per il violento urto e in poco tempo affondava, gli occupanti scattavano verso la salvezza, senza neppure darsi tempo a sensi di paura. Anzi, loro stessi assicuravano la nave al pontile, attendendo poi il sopraggiungere di una seconda motobarca per completare l'operazione d'ormeggio. A rigor di cronaca, il personale del Gruppo - capogruppo Biagio Eloi in primis - si era immediatamente allertato per il recupero della motobarca. Fatto che, nonostante fosse domenica, avveniva con l'impiego di palombari e sino all'alaggio del relitto presso un cantiere navale per il necessario ripristino. Ciò nel breve giro di cinque ore e senza neppure l'ombra d'inquinamento marino. Peraltro in tempestiva risposta alla Capitaneria di porto – Guardia costiera di Milazzo che per ovvi motivi di sicurezza aveva invitato il Gruppo a liberare nel più breve tempo possibile lo specchio acqueo interessato dall'incidente.

L'avvenimento di Milazzo, dipanatosi fino a un 'happy end' finale per quanto attiene ai danni sia alle persone sia all'ambente non è raro negli annali della categoria degli ormeggiatori e barcaioli. Nelle sue molteplici e disparate varianti è sovente un 'compagno di lavoro' da tenere d'occhio per le sue intemperanze: soprattutto in condimeteo avverse, ma anche in presenza di membri d'equipaggio manifestamente inetti: è lì ci si sta particolarmente attenti; ma anche, subdolamente, quando nulla farebbe ritenere a una sua repentina degenerazione. Che talvolta, purtroppo, giunge finanche all'estrema offesa, come le dolorose cronache rammentano, a cui soltanto esperienza, maestria, fisicità e attenzione possono por freno.



SIMULATO LO SVERSAMENTO IN ACQUA DI UN LIQUIDO INQUINANTE



Prove d'emergenza nel mare di Ravenna

Il litorale adriatico è un 'vigilato speciale' a causa della concentrazione di impianti off-shore di idrocarburi nelle sue acque. E perché, con tale diffusa presenza, raggruppata soprattutto nell'area settentrionale, comporta un verosimile potenziale di maggiori rischi di sversamento di idrocarburi con relativi inquinamenti di mare e di coste rispetto ad altri ecosistemi marittimi. Perciò le misure adottate per evitarvi situazioni critiche sono costantemente monitorate, approfondite e aggiornate dagli organismi preposti alla salvaguardia ambientale. E poi frequentemente praticate attraverso la simulazioni di svariati stati di emergenza,affinché da tali prove si saggi la qualità dei provvedimenti e si addestri il personale destinato a fronteggiarli.

Una emergenza di questo genere ovvero un incidente in una piattaforma off-shore con attuazione di complesse misure antinquinamento, è stata simulata il 24 maggio 2011 nello specchio acque antistante il porto di Ravenna. Nel dettaglio, lo scenario simulato era lo 'sversamento accidentale in mare di acque di strato e di lavaggio' proveniente dalla piattaforma di estrazione metanifera off-shore denominata 'PCW-C' dell'Eni, posizionata a circa 2,5 miglia dall'imboccatura del porto ravennate. Scopo dell'esercitazione era di testare la prontezza operativa e la capacità di coordinamento della Capitaneria di porto con la società Eni, con i servizi tecnico-nautici portuali nonché dei servizi navali di vigili del fuoco, polizia, guardia di finanza, carabinieri e delle società attrezzate e specializzate in operazioni di disinquinamento marino.

La scansione dell'esercitazione è stata la seguente. Segnalato l'inquinamento la Sala operativa della Capitaneria di porto attivava le procedure previste dal 'Piano locale antinquinamento', coinvolgendo le proprie motovedette CP258 e CP509. Inoltre, oltre ai battelli di vigili del fuoco, polizia, guardia di finanza e carabinieri, richiamava unità antinquinamento quali il supply vessel 'Vos Energy', messo a disposizione dall'Eni, e il battello 'Secomar Due' del locale servizio antinquinamento portuale. Infine, il luogo era raggiunto dai servizi tecnico nautici col rimorchiatore 'Eduardo Junior' della società SERS e dalla motobarca 'Terzo Sirotti' del Gruppo ormeggiatori del porto di Ravenna. Iniziata poco dopo le ore 10, l'esercitazione si protraeva sino alle 12, quando il Vos Energy comunicava la conclusione della bonifica dello specchio acqueo inquinato. Bonifica effettuata dopo avere delimitato con panne galleggianti il tratto di mare interessato e recuperato tramite uno skimmer il prodotto inquinante, poi avviato a smaltimento.

Nella foto in alto: una fase deli'esercitazione (da RavennaNotizie)

s.a.s. ORMEGGIATORI

Lilliput a Chioggia





CHIATTE NEL PORTO CLODIENSE MANOVRATE DAGLI ORMEGGIATORI

Chioggia regina dei trasbordi eccezionali

Incastro posizionato al millimetro: quasi un intervento chirurgico di grande precisione, eseguito da figure 'lillipuziane' rispetto all'eccezionale gigantismo dei loro interlocutori. È questa la sintesi operativa e del taglio professionale delle manovre marinaresche effettuate dagli ormeggiatori del porto di Chioggia, ovviamente con l'apporto di rimorchiatori. Manovre eseguite in tempi diversi nel bacino di Val Da Rio per consentire il carico da banchina nonché di trasbordi da chiatta fluviale a chiatta oceanica di cinque pezzi unici di peso e dimensioni eccezionali, sistemati su natanti privi di proprio equipaggio, in ogni singola occasione fornito da personale del Gruppo ormeggiatori clodiense. Quattro ormeggiatori per ognuno dei 6 – 7 movimenti necessari al perfetto approntamento del natante e una motobarca di servizio sono stati impegnati nelle manovre. Che a cadenza si sono protratte per un paio di mesi, a iniziare dal 18 gennaio 2011.

Dunque, come annotano all'Azienda Speciale per il Porto di Chioggia – A.S.P.O, un'operazione unica in Italia, la movimentazione dei cinque reattori della Belleli Energy di Mantova (Gruppo Exterran) destinati a un impianto di raffinazione di idrocarburi in Qatar. Unicità, quella del trasporto su chiatta fluviale da Mantova a Chioggia e la

movimentazione da chiatta fluviale a chiatta oceanica effettuata sulle banchine dello scalo clodiense di Val Da Rio, che apre nuovi mercati per le aziende italiane ad alta specializzazione nel settore della lavorazione o estrazione di idrocarburi e, nel contempo, rende pienamente operativo lo scalo intermodale fluvio-marittimo di Chioggia.
Con questo trasporto si sono toccati i limiti strutturali della navigazione fluviale in Italia, per larghezza delle conche e per altezza dei ponti. Ma la riuscita del trasporto di questi reattori è stata determinante per aggiudicarsi la commessa. "È un segnale importante per le aziende che non si troveranno costrette a delocalizzare per competere sul piano dei costi e dei trasporti", ha commentato Oscar Nalesso, direttore dell'A.S.Po - Azienda Speciale del Porto di Chioggia.
I primi quattro pezzi da 975 tonnellate ciascuno e il pezzo da 1.300 tonnellate sono stati successivamente trasportati da Chioggia a Marghera, dove una nave oceanica li ha caricati a bordo per poi fare rotta verso il Qatar, verso un impianto di raffinazione del petrolio. Si tratta di operazioni che non sarebbero possibili in nessun altro porto italiano. Una volta completato l'allargamento delle conche di Brondolo, col passaggio in Classe V, questo tipo di trasporti diverrà sempre più frequente verso Chioggia e Venezia.
"Il traffico fluviale è la caratteristica del porto di Chioggia, che è lo sbocco naturale di questa navigazione", osserva ancora Nalesso. "È un'attività che non solo va a decentrare il traffico su strada, ma che in questo caso era possibile solo per via fluviale".
Per realizzare il trasbordo dei reattori da chiatta fluviale a chiatta oceanica, la Fagioli ha studiato un sistema con martinetti per sollevare sino a un peso di 1.300 tonnellate. La gru è modulare e può essere smontata e reimpiegata per altri sollevamenti. Il trasporto via chiatta ha impiegato circa 36 ore per ogni reattore da Mantova a Chioggia, lungo il fiume Mincio, attraverso la conca di San Leone per immettersi nel canale Fissero-Tartaro attraverso le conche di Travenzuolo, Torretta Veneta, Candia, Bussari e Baricetta per immettersi poi nel tratto Po-Brondolo sino alle conche di Cavanella d'Adige e Brondolo.
Se si tiene conto che di notte il canale rimane chiuso, le 36 ore rappresentano una tempistica sicuramente competitiva anche per trasporti eccezionali come questi. Così come veloce e reattiva è stata la risposta del porto di Chioggia alle necessità della Belleli Energy (già cliente del porto clodiense), dato che dai primi contatti al primo sollevamento era trascorso un mese e mezzo circa.

Retroscena di un record marinaresco

Da Mantova al Qatar via Chioggia e Marghera su percorso fluviale e marittimo. Ma come si è giunti ad accettare la scommessa operativa di tale ardua concezione?, di un'impresa ai limiti dell'impossibile quale si prospettava la spedizione su acqua di cinque manufatti: quattro da 975 tonnellate, uno da ben 1.300 tonnellate, ognuno lungo trenta metri? Il retroscena dell'impresa racconta del ruolo decisivo svolto dall'Azienda Speciale per il Porto e dalla Capitaneria di porto di Chioggia, che hanno raccolto la richiesta delle aziende coinvolte in quello che probabilmente è il più grande trasporto fluviale mai effettuato in Italia.
Era l'inizio di novembre 2010, quando al direttore dell'Aspo, Oscar Nalesso, telefonò Mauro Marchiori, direttore della Sorima, impresa portuale di Chioggia. Gli chiedeva se Val Da Rio poteva occuparsi dei cinque reattori costruiti dalla Belleli Energy di Mantova, azienda del gruppo Exterran specializzata del settore, come parte di una commessa più ampia diretta ad un impianto di raffinazione di idrocarburi del Paese mediorientale. E implicitamente era chiaro che fare arrivare tale carico a Chioggia avrebbe consentito grossi vantaggi al suo porto, spendibili in moneta sonante.
Erano occasioni che Oscar Nalesso non poteva perdere. In termini logistici presentava notevoli risparmi nei costi di trasporto; mentre, nel contempo, avrebbe accreditato il porto clodiense come snodo intermodale a livello internazionale. E neppure poteva rimanere indifferente il comandante della Capitaneria di porto, capitano di fregata (CP) Andrea Conte, che preparò il protocollo di sicurezza. Così si coinvolse anche la San Marco Shipping e soprattutto il gruppo Fagioli, azienda di Reggio Emilia specializzata nei trasporti eccezionali. Che da par suo, per la speciale evenienza, eresse la gru forse più potente d'Italia, in grado di sollevare le 1300 tonnellate del pezzo più grande: un peso d'insieme per cui è stato necessario rifare lo zoccolo della banchina.
Una volta approntata la quinta su cui inscenare lo spettacolare show trasportistico, verso metà dicembre il primo reattore lasciò Mantova, lungo il Mincio, per percorrere poi il Fissero Tartaro e il Po di Brondolo fino a Chioggia. Trentasei ore di navigazione e altre quattro per sollevare, con la nuova gru, ogni reattore dalla chiatta fluviale e posarlo sulla chiatta oceanica che li poi portati, tutti insieme a, Venezia-Marghera. Qui, una nave attrezzata li ha successivamente caricati, al ritmo di uno al giorno, e portati in Qatar.
Da registrare, in conclusione, la grande soddisfazione di tutti i protagonisti. Paolo Pugliese, della Fagioli, la esprime così: "Chioggia ce l'ha fatta! Con questo tra-

sporto abbiamo toccato i limiti strutturali della navigazione fluviale in Italia, per larghezza delle conche e per altezza dei ponti. È un segnale importante per le aziende che non si troveranno costrette a delocalizzare per competere sul piano dei costi e dei trasporti". Mentre per Giorgio Lorenzato, della Sorima e presidente del terminal Multiservice, "Si tratta di operazioni che non sarebbero possibili in alcun altro porto".
E che, "Finalmente possiamo far capire agli operatori della Pianura Padana quali opportunità offrano i porti di Chioggia e Venezia quando lavorano in sinergia".

E, infine, per il comandante della Capitaneria del porto clodiense, Andrea Conte: "Per ora Chioggia ha strutture sottoimpiegate, ma di grande potenzialità. Puntare su mercati di nicchia come in questo caso è una scelta che ci ha coinvolti dal punto di vista della sicurezza con ottimi risultati. Speriamo sia solo l'inizio di altre specializzazioni".



La sequenza fotografica di queste due pagine mostra alcune fasi dell'operazione svolta al Val Da Rio di Chioggia con l'ausilio marinaresco apportato anche da uomini e mezzi nautici del Gruppo ormeggiatori del porto lagunare. Soprattutto vi si notano le eccezionali dimensioni sia dei reattori (significativo confronto i 'lillipuziani' ormeggiatori raffigurati in copertina e il 'collo del bottiglione' che li sovrasta) sia delle dimensioni del pontone 'Mak' (95 x 16 x 5,5 m.) su cui il carico è stato sistemato. E in termini di gigantismo non sfigura certo la gru approntata sulla banchina di Chioggia per sollevare e brandeggiare carichi sino a 1.300 tonnellate, come si vede nella foto di apertura.



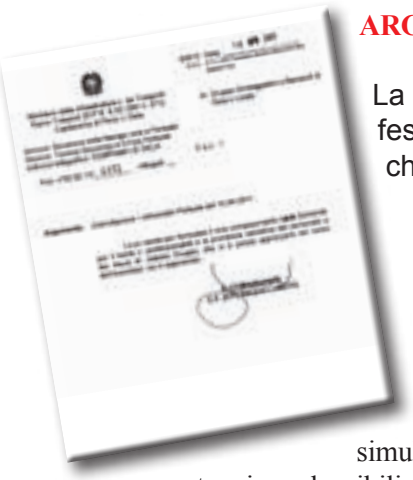

BENCOM
GURDESAN SWL 2TON 7M
BELFİN
İSTANBUL
Gelin, filmine virtuali



UOMINI E MEZZI DEL GRUPPO PRIMI AD ACCORRERE SU UN SINISTRO SIMULATO

Tempestività di ormeggiatori e barcaioli

La nota di compiacimento che, in data 14 aprile 2011, il comandante della Capitaneria di Porto di Gela, capitano di fregata (CP) Rosario Loreto, ha rivolto al Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli di Gela e Licata è telegrafica. Tra il titolo dell'argomento e la firma dell'Ufficiale intercorrono soltanto quattro righe di testo, per altro molto significative. Eccole.



ARGOMENTO: ESERCITAZIONE ANTINCENDIO PORTUALE DEL 12.04.2011

La presente per formulare il vivo compiacimento della Scrivente per il livello di professionalità e la prontezza operativa del personale e dei mezzi di codesto Gruppo, che si è potuta apprezzare nel corso dell'esercitazione in argomento.

IL COMANDANTE
C.F. (CP) Rosario LORETO

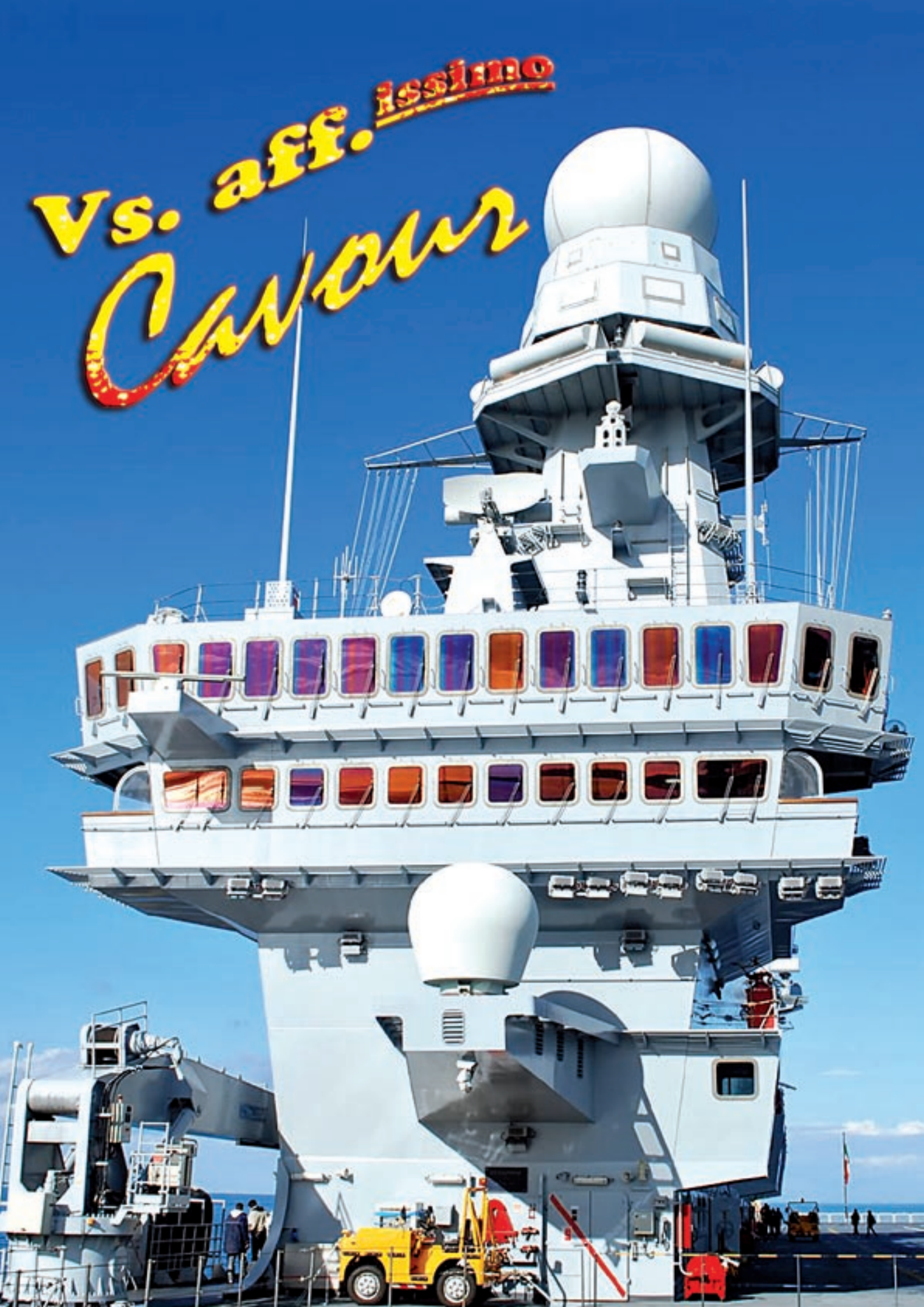
Da tale laconicità, è comunque possibile presumere che l'apprezzamento del comandante Loreto sia stato soprattutto volto alla 'prontezza operativa' dimostrata da uomini e mezzi nautici del Gruppo. Che, infatti, sono stati i primi a giungere nell'epicentro del sinistro simulato e attuare con tempestività le opportune azioni sia di soccorso alle persone sia per fronteggiare plausibili conseguenze dell'incendio virtuale.

Per la cronaca, l'esercitazione antincendio, particolarmente importante per un centro petrolchimico quale è il porto di Gela, si è svolta presso il pontile di ponente del terminal petrolifero, richiamando forze e organizzazioni di terra e di mare, secondo una prassi sempre più affinata nei suoi meccanismi. Vi si sono simulate un incendio su una nave lì ormeggiata nonché diverse altre avverse situazioni collaterali, tra cui la caduta di un uomo in mare e l'eventualità di persone ferite.

In tale contesto - benché soltanto inscenato - le squadre degli ormeggiatori e barcaioli del Gruppo si sono prodigati - loro si realmente - con le proprie imbarcazioni nelle azioni loro assegnate.

Nella foto. In alto: motobarche del Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli di Gela al largo del polo petrolchimico (costruito nel 1963/64), del quale, a destra, si scorge parte del pontile d'attracco delle navi-cisterna. In copertina: operazioni di disormeggio al pontile; nella pagina seguente: assistenze al naviglio cisterniero.




Vs. aff.issimo
Cavour

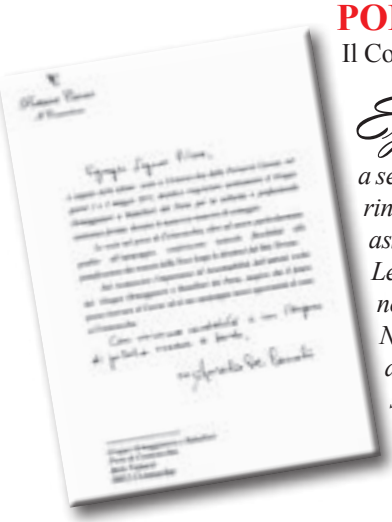
LE RIPETUTE SOSTE DELLA PORTAEREI CAVOUR A CIVITAVECCHIA



Flirt in banchina

Le fotografie della portaerei Cavour sono di Freddy (che si ringrazia e ci si complimenta) e sono tratte dal sito amatoriale Internet 'Mod80.it' - The italian wings of the web.

Il messaggio indirizzato dal comandante della portaerei Cavour a Giorgio Pilara, quale presidente del Gruppo Ormeggiatori e Battellieri del Porto di Civitavecchia, riguarda le manovre di ormeggio svolte il 2 e il 3 maggio 2011. Tuttavia, il ringraziamento espresso dal Comandante della portaerei, capitano di vascello Aurelio De Carolis, è 'cumulativo', stante le precedenti soste del Cavour nel porto laziale. Dunque, un senso di affezione per Civitavecchia: si veda, per esempio, la consegna della bandiera tricolore donata dal sindaco di Torino Sergio Chiamparino; o, soprattutto, il ritorno della Nave, con a bordo il contingente italiano della Protezione civile, dalla missione umanitaria ad Haiti, paese devastato lo scorso anno da un catastrofico terremoto. E, ancora, una data di appena un mese successiva a quella indicata da comandante De Carolis; quella d'inizio giugno, in occasione delle celebrazioni per il 65° anniversario della Repubblica Italiana e 150° dell'Unità d'Italia, con il 5 giugno aperta alle visite del pubblico. Questo, il testo del messaggio.



PORTAEREI CAVOUR
Il Comandante

Egregio Signor Pilara

a seguito delle ultime soste a Civitavecchia della Portaerei Cavour, nei giorni 2 e 3 maggio 2011, desidero ringraziare sentitamente il Gruppo Ormeggiatori e Battellieri del Porto per la sollecita e professionale assistenza fornita durante le numerose manovre di ormeggio.

Le soste nel porto di Civitavecchia, oltre ad essere particolarmente gradite all'equipaggio, conferiscono notevole flessibilità alla pianificazione dei transiti della Nave lungo le direttrici del Mar Tirreno.

Nel riconoscere l'importanza ed insostituibilità dell'attività svolta dal Gruppo Ormeggiatori e Battellieri del Porto, auspico che il futuro possa riservare al Cavour ed al suo equipaggio nuove opportunità di sosta a Civitavecchia.

Con vivissima cordialità e con l'augurio di poterLa ricevere a bordo.

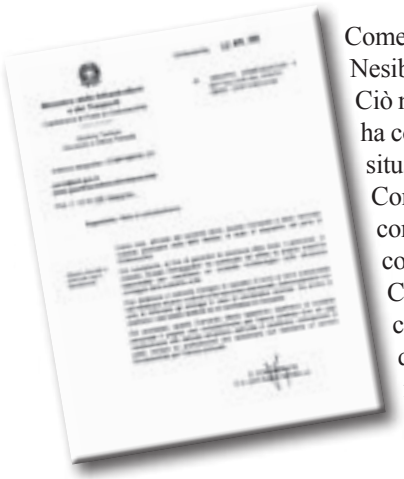
c.v. Aurelio De Carolis

COSTANTE MONITORAGGIO AGLI ORMEGGI DI UNA NAVE SOTTO SEQUESTRO



Professionisti di fiducia sulle banchine di Civitavecchia

La firma è del Comandante del Porto di Civitavecchia. Il capitano di vascello (CP) Fedele Nitrella l'ha apposta a piè di una nota di compiacimento indirizzata al Gruppo Ormeggiatori e Battellieri dello scalo marittimo laziale. In particolare, il messaggio giunge dalla Sezione tecnica – Sicurezza e Difesa portuale della Capitaneria di Porto e porta la data del 12 aprile 2011. Sottolinea la dedizione e il lodevole impegno con cui il personale del Gruppo hanno costantemente monitorato gli ormeggi di una nave posta sotto sequestro.
Da qui la nota di compiacimento che si pubblica integralmente.



Come noto, all'inizio del corrente anno, questo Comando è stato nominato custode giudiziario della M/N Nesibe, in stato di sequestro nel porto di Civitavecchia.

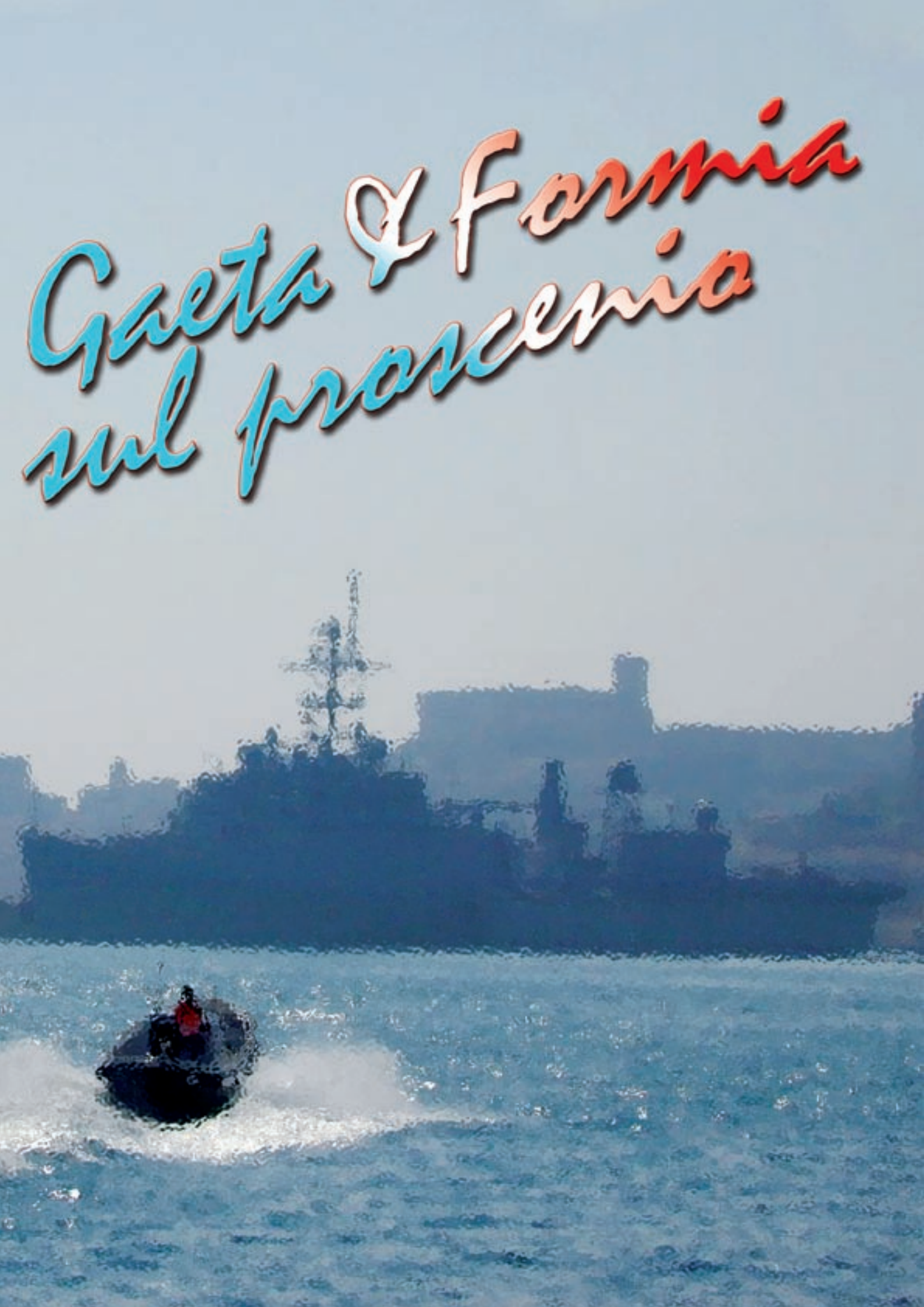
Ciò nonostante, al fine di garantire la sicurezza della nave, il personale di codesto Gruppo Ormeggiatori ha continuato ad offrire la propria massima disponibilità per mantenere un costante monitoraggio sulla situazione ormeggio della suddetta unità.

Con dedizione e lodevole impegno le squadre di turno si sono avvicendate nell'effettuare diuturni controlli sulla banchina interessata, preoccupandosi non solo di rinforzare gli ormeggi in caso di condimeteo avverse, ma anche di sostituire i cavi stessi laddove se ne ravvisasse la necessità.

Ciò premesso, questo Comando ritiene opportuno esprimere al suddetto personale il proprio vivo compiacimento per l'opera prestata sino ad oggi relativamente alla delicata situazione dell'unità in questione, consapevole di poter contare su professionisti che assicurano con dedizione un servizio fondamentale per l'utenza portuale.

Il Comandante
C.V. (CP) Fedele Nitrella

Gaeta & Formia sul proscenio

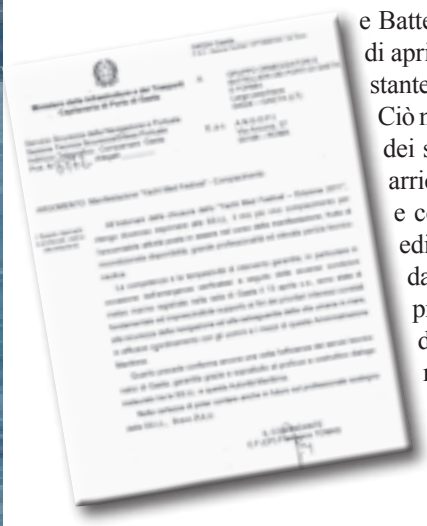


ANCHE LA FIRMA DEL GRUPPO NEL SUCCESSO DELLO 'YACHT MED FESTIVAL'



L'imprescindibile supporto di ormeggiatori e barcaioli

Ormeggiatori e barcaioli di Gaeta in evidenza anche per il buon esito di una manifestazione fieristica, tanto da meritarsi il plauso del comandante della Capitaneria di Porto, capitano di fregata (CP) Francesco Tomas. L'Ufficiale ha manifestato il proprio compiacimento 'a stretto giro di posta' indirizzandolo al Gruppo Ormeggiatori e Battellieri dei Porti di Gaeta e Formia. Compiacimento per l'operato del Gruppo durante le giornate di aprile nelle quali si è svolto lo 'Yacht Med Festival' e in particolare durante il giorno 13 di quel mese stante le avverse condimeteo abbattutesi nella rada portuale.



Ciò nonostante dal 13 al 17 aprile la quarta edizione del'Festival' marinaresco si è svolta con soddisfazione dei suoi 240 espositori, impegnati a presentare materiale nautico nonché 130 imbarcazioni. Festival arricchito da succose manifestazioni collaterali, quale la parata in costumi storici con 200 figuranti e conclusa con la spettacolare esibizione di bravissimi sbandieratori. Programma concluso da una edizione straordinaria della Regata Storica delle Antiche Repubbliche Marinare (per la cronaca vinta dall'armo genovese, ma tutte: Amalfi, Genova, Pisa, Venezia, volute vincitrici ex aequo e pertanto premiate dalla presidente della Regione Lazio. Renata Polverini che da bordo di una motovedetta della Capitaneria di porto di Gaeta aveva seguito la sfida marinara; e che ha alla premiazione ha rivolto complimenti agli equipaggi: "Tutti bravissimi!; nonostante il tempo che un pò spaventava è stato un momento spettacolare ed emozionante".

Nelle parole della presidente fa dunque capolino il maltempo, lo stesso che appare nel compiacimento espresso dal comandante dell'Autorità marittima di Gaeta, riproposto nella pagina seguente.

ARGOMENTO: MANIFESTAZIONE "YACHT MED FESTIVAL" COMPIACIMENTO

All'indomani della chiusura dello "Yacht Med Festival – Edizione 2011", ritengo doveroso esprimere alle SS.LL. il mio più vivo compiacimento per l'encomiabile attività posta in essere nel corso della manifestazione, frutto di incondizionata disponibilità, grande professionalità ed elevata perizia tecnico-nautica.
La competenza e la tempestività di intervento garantite, in particolare in occasione dell'emergenza verificatasi a seguito delle avverse condizioni meteo marine registrate nella rada di Gaeta il 13 aprile u.s., sono state di fondamentale ed imprescindibile supporto ai fini dei prioritari interessi correlati alla sicurezza della navigazione ed alla salvaguardia della vita umana in mare, in efficace coordinamento con gli uomini e i mezzi di questa Amministrazione Marittima.
Quanto precede conferma ancora una volta l'efficienza dei servizi tecnico-nautici di Gaeta, garantita grazie e soprattutto al proficuo e costruttivo dialogo instaurato tra le SS.LL. e questa Autorità Marittima. Nella certezza di poter contare anche in futuro sul professionale sostegno delle SS.LL., Bravo ZULU.

IL COMANDANTE
C.F. (CP) Francesco TOMAS

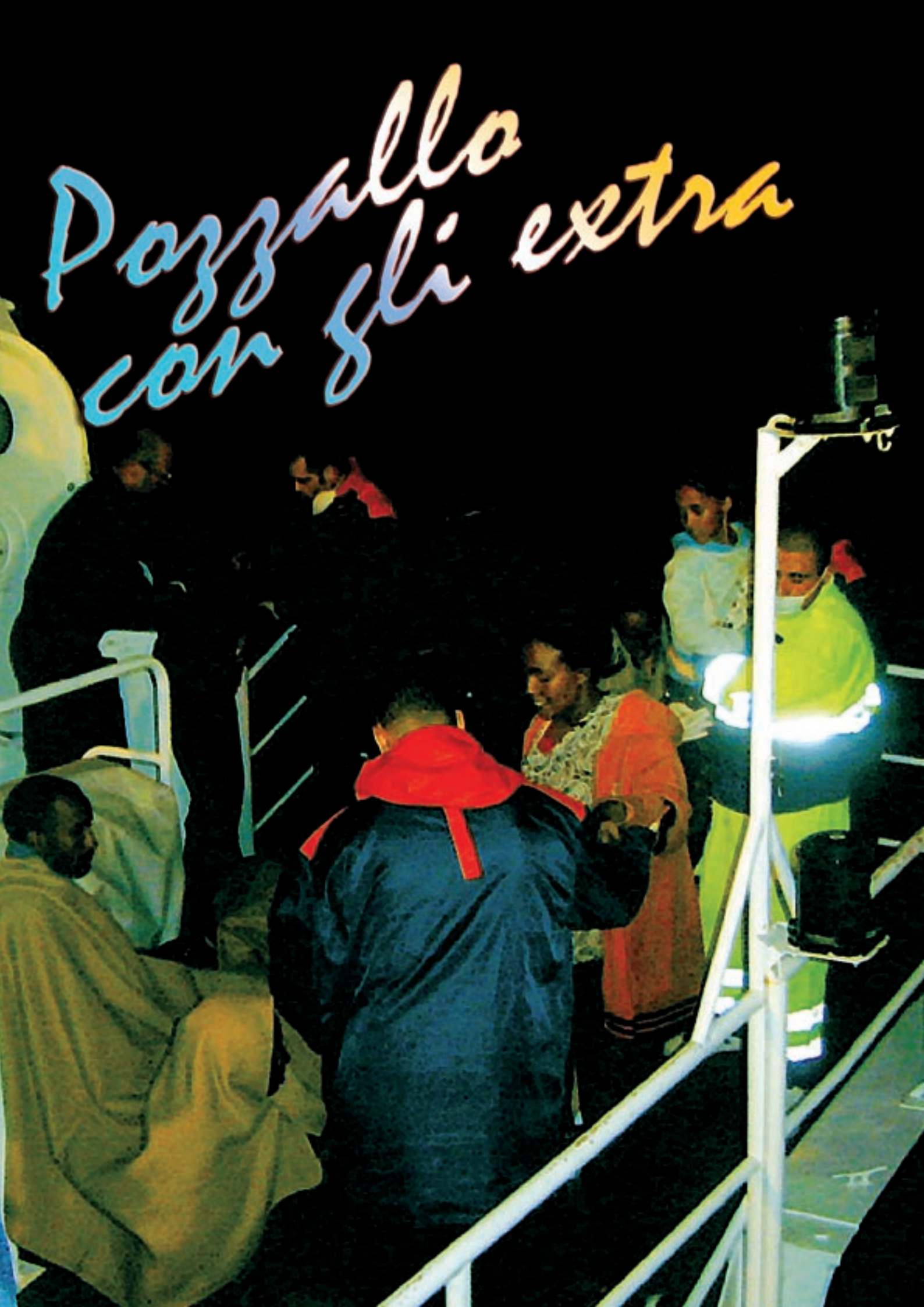
E Formia saluta lo storico ormeggiatore



Nella foto: Edmundo De Meo circondato dallo 'Stato maggiore' dell'Autorità marittima di Formia

Mare tranquillo e orizzonte sereno, invece (e i colleghi tutti della famiglia Angopi, porgendo i propri auguri, se ne rallegrano), nel futuro di Edmundo De Meo che il 31 marzo 2011 ha concluso la sua carriera di ormeggiatore nel Gruppo Ormeggiatori e Battellieri dei Porti di Gaeta e Formia. Ecco quanto O. M., nel dare la notizia, scrive sul sito internet di 'La Provincia Quotidiano – Prima A Sud', venerdì 1 aprile 2011, titolata: 'Nella giornata di ieri ha fissato la sua ultima imbarcazione'.
Dopo ben 37 anni di onorato servizio, da questa mattina l'ormeggiatore storico del compartimento marittimo di Formia, il 62enne Edmundo De Meo, è ufficialmente un pensionato. Maranolese doc, Edmundo è stato uno dei primi marittimi ad operare regolarmente nello scalo formiano. Un incarico dalle grandi responsabilità il suo, giunto proprio nel 1974 quando la città di Formia era al centro dei collegamenti marittimi con la Sardegna. "Fu un anno intenso quello", ricorda l'ormeggiatore. "Un'esperienza unica che ha segnato profondamente la mia professionalità".
Punto di riferimento per gli uffici della Locamare, per gli armatori, i comandanti delle unità navali e di tutti gli utenti del porto di Formia e Gaeta nei quali è stato impegnato, lo stesso Edmundo è la testimonianza vivente di quest'ultima parte di storia della marineria locale. Basta pensare agli oltre 5mila accosti l'ann0 che si registrano soltanto nelle due banchine di Formia per avere un'idea della vasta mole di lavoro affrontata dagli ormeggiatori della città. "Non abbiamo mai avuto orari", racconta un pò commosso. "Dalle 6,30 fino alle 19, a volte anche oltre, siamo costretti ad operare nel porto. Ma non mi sono mai lamentato perché è un mestiere che ho fatto con passione".
Il comandante del porto di Formia, il luogotenente Marco Vigliotti, lo ha voluto salutare, ringraziandolo per la lodevole attività svolta. "La Capitaneria di Porto in quanto casa del marittimo – ha dichiarato il comandante Vigliotti – resterà sempre aperta per l'amico Edmundo a cui vanno gli auguri da parte di tutto il compartimento".

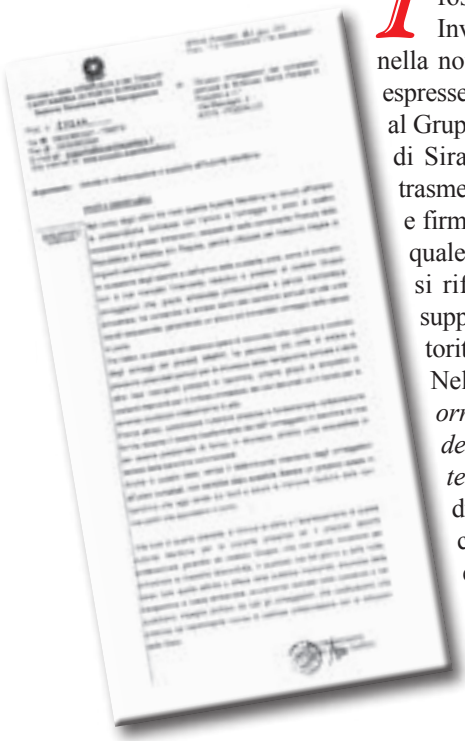
Pozzallo con gli extra



ORMEGGIATORI GRUPPO SIRACUSA: INTERVENTI RISOLUTIVI E PREZIOSI



A Pozzallo, "come di consueto"





Il capoverso inizia con un '*Tra l'altro*', quasi fosse un particolare di modesto rilievo. Invece, merita evidenza l'inciso contenuto nella nota di rinnovata stima e apprezzamento espresse dal capitano di fregata (CP) Ennio Garro al Gruppo ormeggiatori del complesso portuale di Siracusa, Santa Panagia e Pozzallo. Nota trasmessa dalla Capitaneria di porto di Pozzallo e firmata, appunto, dal suo comandante; nella quale la Sezione Sicurezza della Navigazione si riferisce alle azioni di collaborazione e supporto degli ormeggiatori a favore dell'Autorità marittima locale, in questo caso connesse al trasporto via mare di immigrati clandestini. Nel capoverso del comandante Garro si legge una citazione alla … *vigilanza e controllo degli ormeggi […] che ha permesso più volte di evitare e prevenire potenziali pericoli per la sicurezza della navigazione portuale e delle altre navi mercantili presenti in banchina, proprio grazie ai tempestivi e costanti interventi per il rinforzo immediato dei cavi lesionati od in bando*… Ecco dunque evidenziato un aspetto sottaciuto del carnet professionale degli ormeggiatori, ma di cospicua rilevanza per la sicurezza e l'operatività dei porti. Così come altrettanto rafforzante è quel come di consueto sempre usato dal comandante Garro per implicitamente ribadire che trattasi non di episodi sporadici bensì di *abitudini sicuramente radicate nella coscienza e nel quotidiano impegno profuso da tutti gli ormeggiatori.*

Nella pagina successiva il testo completo del messaggio del comandante della Capitaneria di porto di Pozzallo.

ARGOMENTO: ATTIVITÀ DI COLLABORAZIONE E SUPPORTO DELL'AUTORITÀ MARITTIMA.





Nel corso degli ultimi tre mesi questa Autorità Marittima ha dovuto affrontare le problematiche connesse con l'arrivo e l'ormeggio in porto di quattro motopesca di grosse dimensioni, sequestrati dalla competente Procura delle Repubblica di Modica e/o Ragusa, perché utilizzate per trasporto illegale di migranti extracomunitari.In occasione degli sbarchi e dell'arrivo delle suddette unità, come di consueto, non è mai mancato l'intervento risolutivo e prezioso di codesto Gruppo ormeggiatori che, grazie all'elevata professionalità e perizia marinaresca dimostrate, ha consentito di evitare danni alle banchine portuali ed alle unità navali sequestrate, garantendo un sicuro ed immediato ormeggio delle stesse in porto. Tra l'altro, la costante ed assidua opera di concorso nella vigilanza e controllo degli ormeggi dei predetti MM/PP, ha permesso più volte di evitare e prevenire potenziali pericoli per la sicurezza della navigazione portuale e delle altre navi mercantili presenti in banchina, proprio grazie ai tempestivi e costanti interventi per il rinforzo immediato dei cavi lesionati od in bando per le avverse condizioni meteomarine in atto.

Preme altresì, sottolineare l'ulteriore preziosa e fondamentale collaborazione fornita durante il recente trasferimento del M/P ormeggiato in banchina di riva per essere posizionato di fianco, in sicurezza, all'altra unità sequestrata in testata della banchina commerciale.

Anche in questo caso, senza il determinante intervento degli ormeggiatori all'uopo contattati, non sarebbe stato possibile liberare un prezioso spazio in banchina che oggi rende più facili e sicure le manovre nautiche delle navi mercantili che approdano in porto.

Alla luce di quanto precede, si rinnova la stima e l'apprezzamento di questa Autorità Marittima per la costante presenza ed il prezioso apporto professionale garantito da codesto Gruppo, che non perde occasione per dimostrare la massima disponibilità, in qualsiasi ora del giorno e della notte, verso tutte quelle attività a difesa della pubblica incolumità, sicurezza della navigazione e tutela ambientale, sicuramente radicate nella coscienza e nel quotidiano impegno profuso da tutti gli ormeggiatori, che costituiscono una preziosa ed ineliminabile risorsa di operosa collaborazione con le istituzioni dello Stato.

IL COMANDANTE
C.F. (CP) Ennio GARRO


Stima
sulle banchine

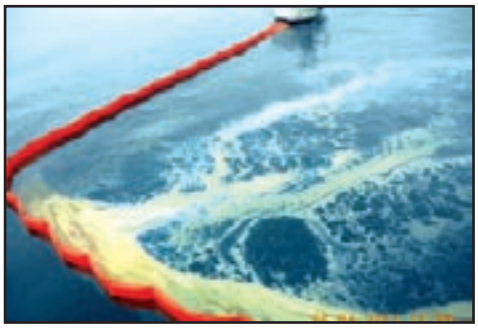
L'APPORTO DI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI IN AZIONI DI ANTINQUINAMENTO



Luboil in mare a Torre Annunziata

Il dipinto qui sopra riprodotto è del pittore-scultore Umberto Cesino, nativo di Castallammare di Stabia. Raffigura il porto di Torre Annunziata nella sua veste più tersa, come sa vederla lo sguardo di artista, ovviamente. Poiché talora avviene che qualcosa venga a disturbare questa estatica visione, a causa di negligenze o per casualità. Casualità, ad esempio, della caduta in mare di due fusti di olio lubrificante, ciascuno con 208 litri di prodotto, avvenuta e fronteggiata il 26 aprile 2011 in quelle acque portuali, raccontato nella nota del tenente di vascello (CP) Claudia Di Luca, comandante dell'Ufficio circondariale marittimo – Guardia costiera di Torre Annunziata, prontamente intervenuta per evitare l'inquinamento del porto oplontino. Una nota di apprezzamento, quella dell'Ufficiale dell'Autorità marittima locale, indirizzata ai componenti Gruppo Unico Ormeggiatori e Battellieri dei porti di Castellammare di Stabia, Sorrento e, appunto, Torre Annunziata per 'la professionalità, la perizia marinaresca, la determinazione e disponibilità manifestata da tali soggetti…' (nota inviata per conoscenza sia al Deposito costiero Isecold di Torre Annunziata sia a Compamare – Servizio operativo Sez. SAR di Castellammare di Stabia).
Come scritto nella nota dell'Ufficio circondaruiale i fusti erano caduti in mare durante il loro imbarco sulla nave ormeggiata alla banchina di Levante. Interrotte le operazioni di carico dei restanti fusti, il comandante della nave è stato immediatamente diffidato ad adottare ogni misura

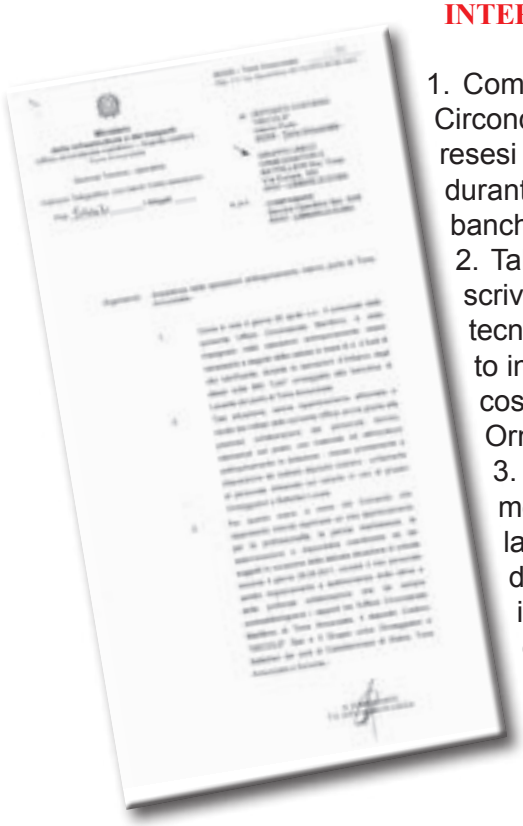




Nelle foto: uno dei due fusti caduti in mare con fuoriuscita di olio lubrificante; panne galleggianti per racchiudere e aspirare il liquido inquinante

atta ad eliminare gli effetti dannosi già prodotti o potenziali causati dallo sversamento accidentale e a prevenire il pericolo di ulteriore danno all'ambiente. Coordinati dalla guardia Costiera, uomini e organizzazioni volte all'antinquinamento - tra cui il Gruppo ormeggiatori e battellieri - sono entrati in azione nell'area interessata. Intorno alla nave sono state poste delle panne galleggianti per evitare che il liquido inquinante si disperdesse nello specchio portuale o uscirne raggiungendo il litorale torrese. Le operazioni di recupero dell'olio lubrificante state effettuate tramite una pompa aspirante che ha versato il prodotto in un serbatoio di pvc, poi inviato a smaltimento.
Qui di seguito, la nota di compiacimento firmata dal comandante dell'Ufficio circondariale marittimo – Guardia costiera di Torre Annunziata.

ARGOMENTO: ASSISTENZA NELLE OPERAZIONI ANTINQUINAMENTO INTERNO PORTO DI TORRE ANNUNZIATA



1. Come è noto il giorno 26 aprile u.s., il personale dello scrivente Ufficio Circondariale Marittimo, è stato impegnato nelle operazioni antinquinamento resesi necessarie a seguito della caduta in mare di n. 2 fusti di olio lubrificante, durante le operazioni d'imbarco degli stessi sulla M/n "Lion" ormeggiata alla banchina di Levante del porto di Torre Annunziata.
2. Tale situazione, veniva repentinamente affrontata e risolta dai militari dello scrivente Ufficio anche grazie alla preziosa collaborazione del personale tecnico, intervenuti sul posto, con materiale ed attrezzature antinquinamento in dotazione – messe prontamente a disposizione da codesto deposito costiero – unitamente al personale imbarcato sul natante in uso al gruppo Ormeggiatori e Battellieri Locale.
3. Per quanto sopra, a nome del Comando che rappresento intendo esprimere un vivo apprezzamento per la professionalità, la perizia marinaresca, la determinazione e disponibilità manifestata da tali soggetti in occasione della delicata situazione di criticità occorsa il giorno 26.04.2011, nonché il mio personale sentito ringraziamento a testimonianza della stima e della profonda collaborazione che da sempre contraddistinguono i rapporti tra l'Ufficio Circondariale Marittimo di Torre Annunziata, il deposito Costiero "ISECOLD" Spa e il Gruppo unico Ormeggiatori e Battellieri dei porti di Castellammare di Stabia, Torre Annunziata e Sorrento.

IL COMANDANTE
T.V. (CP) Claudia DI LUCCA



BGRUPPINEWS



A zonzo sui mari

Nel porto di Napoli...





...e in quello di Livorno







TARGHE STRADALI PER TITO NERI E GAETANO D'ALESIO

Omaggio di Livorno a due illustri suoi figli



Un a piccola piazza e una strada, ambedue affacciate sul porto; dal 24 febbraio 2011 sono intitolate a Tito Neri (1888 – 1973) e Gaetano D'Alesio (1912 – 1996), due personaggi importanti della Livorno portuale e marittima del '900, due imprenditori che hanno animato e segnato profondamente la vita economica e la storia cittadina. A Tito Neri è stata dedicata la terrazza belvedere che guarda la Darsena Vecchia e la Fortezza Vecchia, un angolo tra i più suggestivi che, come ha detto il figlio Piero nel corso della cerimonia di intitolazione, non poteva essere più appropriato "perché in questa darsena Tito Neri da giovanissimo usava ormeggiare i navicelli e fare la manutenzione ai velieri". Ha preso invece il nome di Gaetano D'Alesio la strada che va da Scali Novi Lena a Piazza Luigi Orlando. Scelta, anche in questo caso, quanto mai felice: "Qui di fronte - ha detto il figlio Nino - mio padre aveva gli uffici e noi bambini giocavamo in piazza. È un po' come essere a casa nostra". La cerimonia di intitolazione, che nei due distinti momenti ha visto grande partecipazione, si è svolta alla presenza del sindaco Alessandro Cosimi e delle famiglie Neri e D'Alesio (presenti diverse generazioni) e numerosi rappresentanti del mondo portuale.



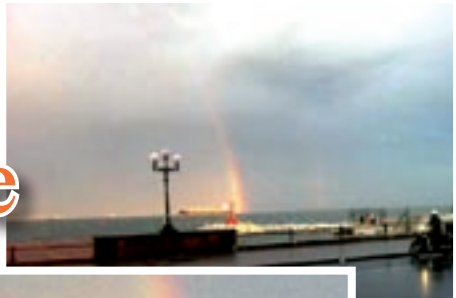
DA MONFALCONE, GIOIA TAURO, NAPOLI PER IL PORTO DI LIVORNO



Via vai marino delle gru Paceco

Gru Paceco a spasso sopra le onde del mar Tirreno, ma anche sull'Adriatico nel periplo delle coste italiane. Qualcosa di più di semplici passeggiate, però, tenuto conto delle circa 1036 miglia marine che distanziano la Fincantieri di Monfalcone dal terminal container del porto di Livorno e le 'appena' 405 che separano il corrispondente terminal di Gioia Tauro da quello del porto labronico. Eppure, per il trasferimento dei giganteschi impianti di sollevamento completamente montati da porto a porto, o - come nel caso della tratta tra Monfalcone e Livorno - da cantiere costruttore a terminal container, la via marittima è d'obbligo. E così avviene che di tanto in tanto il mare sia solcato da maga-chiatte con su tali spettacolari carichi, trainate da rimorchiatori d'altura ad una esasperante velocità ridotta a pochi nodi. Il che accade quando i responsabili dei terminal container decidono per motivi di opportunità industriale sia di potenziare le loro infrastrutture portuali con nuovi mezzi meccanici sia di trasferirne altri in località nelle quali sono ritenuti operativamente più congeniali.
In entrambe le situazioni un ruolo di notevole rilevanza assumono gli ormeggiatori dei Gruppi presenti nei porti di partenza e di arrivo. Rilevanza non tanto per le operazioni di ormeggio e disormeggio delle chiatte che pure avvengono; ma, in maniera particolare, per fornire l'equipaggio alle chiatte stesse, le quali essendone prive necessitano di professionalità marinaresche, insite negli uomini dei Gruppi ormeggiatori e barcaioli, per effettuare le occorrenti manovre, sia nei porti d'imbarco delle gru Paceco sia in quelli di scarico. E, naturalmente, pure in quelli 'toccati' lungo le rotte per motivi di forza maggiore: scali tecnici rari, ma possibili per via di guasti o di risistemazioni che richiedono acque ferme o interventi specialistici di officina. Come avvenuto nei giorni di maggio 2010 alla chiatta in navigazione tra Gioia Tauro e Livorno che ha dovuto interrompere il viaggio al molo 54 del porto di Napoli per effettuare, appunto, una sosta tecnica impossibile da rimandare. Fornitura di equipaggi professionalmente esperti è puntualmente avvenuta da parte dei Gruppi nel porto di Monfalcone come a Gioia Tauro, Livorno e anche Napoli, solo per citare le 'crociere' intraprese nello scorso 2010. E, naturalmente, aggiungendovi le squadre di uomini addetti all'ormeggio e disormeggio nonché imbarcati nella motobarca di assistenza.

Napoli, esplosioni di celestiali meraviglie

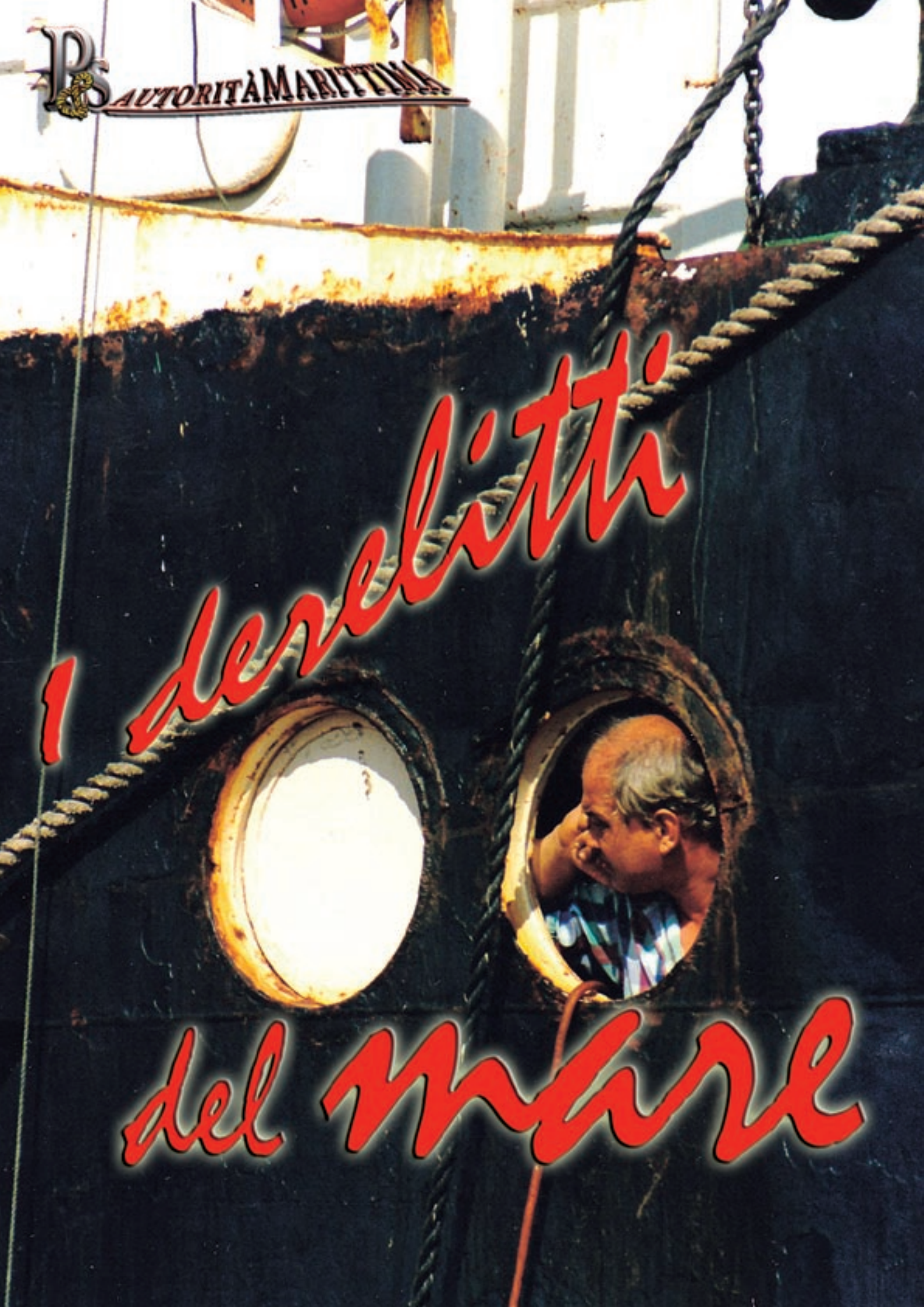




Non solo spazzatura e quartieri d'inimmaginabile degrado. Napoli sa ancora presentarsi con altrettanto inimmaginabile fulgore. Come quell'esplosione di colori che a inizio aprile, dopo un temporale pomeridiano che ha sferzato la città, con cui la Natura ha regalato un fenomeno di rara bellezza nel suo cielo. Sul lungomare il traffico si praticamente fermato, con decine di automobili, motociclette e scooter fermi per far ammirare un doppio spettacolare arcobaleno, capace di far scordare per qualche secondo i problemi che assillano la città.

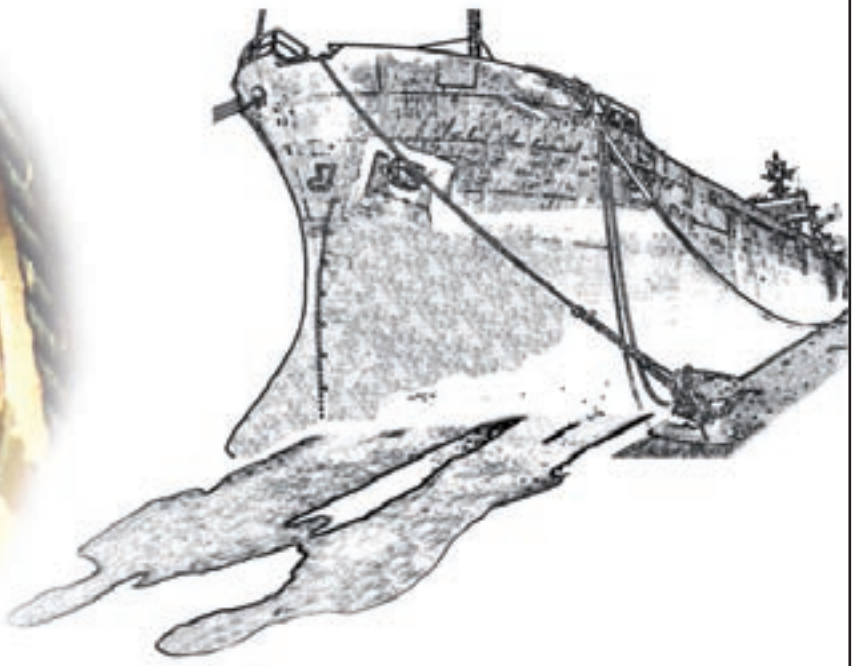
AUTORITÀ MARITTIMA

I derelitti del mare



PRESENZE INVISIBILI IN UN CONVEGNO ALLA CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA





Marittimi abbandonati, né in terra né in mare

L'abbandono è la situazione caratterizzata dall'interruzione dei legami fra l'armatore ed il marittimo. L'abbandono si verifica quando l'armatore non adempie a suoi specifici obblighi fondamentali verso il marittimo, quali il rimpatrio e il pagamento della remunerazione dovuta senza ritardo, nonché la fornitura di beni di primaria necessità quali vitto, alloggio ed assistenza sanitaria. L'abbandono avviene nel caso in cui il comandante della nave venga lasciato senza mezzi finanziari per far fronte alle esigenze operative della nave". (dalla risoluzione IMO A.930(22), del 29 novembre 2001)

Esemplare è il caso della motonave maltese 'Tan Trader', abbandonata dall'armatore dal dicembre 2008 per circa un anno nel porto di Genova, con dieci uomini d'equipaggio. Ebbene, a questi sfortunati marittimi costretti a bordo per tutto il periodo di fermo della nave sono stati forniti generi di prima necessità, compresi viveri e acqua potabile. Questo, grazie alla macchina organizzativa di solidarietà offerta dai volontari della Fondazione Stella Maris, nonché dalla Capitaneria di porto di Genova e dall'ITF (Federazione internazionale dei Trasporti).

L'esempio della Tan Trader è uno dei molti descritti l'8 aprile 2011 presso la Sala Porto Antico della Capitaneria di porto di Genova, dove si è svolto un convegno sul triste fenomeno dell'abbandono delle navi e assai sovente dei relativi equipaggi, presto ridotti in miserevoli condizioni. Nella Sala si è altresì presentato il progetto 'Presenze Invisibili' e il dossier intitolato 'Marittimi abbandonati, né in terra né in mare', a cura della Federazione nazionale Stella Maris'. All'incontro hanno partecipato l'ammiraglio ispettore (CP) Felicio Angrisano, comandante del porto di Genova, il diacono Massimo Franzi, presidente nazionale della Stella Maris, don Giacomo Martino, direttore nazionale dell'Apostolato del Mare (Fondazione Migrantes della CEI) e operatori dello shipping genovese.

Avviato dalla Fondazione Stella Maris in collaborazione con la Regione Liguria il progetto Presenze Invisibili è dedicato ai nuovi volontari che, attraverso una serie di incontri, imparano nozioni sulla sicurezza in porto e sulle navi nonché all'accoglienza. L'iniziativa ha lo scopo di incrementare il numero dei volontari che operano nei porti di Genova, La Spezia e Savona al fine di far giungere l'assistenza da essi fornita a un numero sempre maggiore di marittimi

Illustra, invece, il fenomeno delle navi abbandonate con i loro equipaggio il dossier Marittimi abbandonati, né in mare né in terra. Il dossier è stato realizzato dal comitato nazionale del Welfare della Gente di Mare con il contributo di Regione Liguria e Fondazione Migrantes col patrocinio della Provincia di Genova. Dai suoi contenuti risulta che nel mondo sono centinaia le navi abbandonate dal proprio armatore dopo essere state sequestrate nei porti per motivi di sicurezza, o per inadempienza contrattuale dell'armatore stesso. Secondo dati Imo-Ilo i marittimi abbandonati nel 2001 sono stati 1.780: un piccolo esercito volto alla disperazione! In Italia, le cifre più recenti riferite al 2009, riportano ben 20 navi abbandonate, di cui quattro nel solo porto di Genova.

Alcuni spunti dal dossier:

- ricordare l'esistenza e la crescita di un fenomeno che continua a causare profondo disagio e grave sofferenza ai marittimi coinvolti
- attenzione centrata sul fattore umano del fenomeno: non navi abbandonate, ma marittimi abbandonati. I marittimi coinvolti in un caso di abbandono si trovano a vivere in un limbo sospesi tra due realtà: "né in terra né in mare" appunto, come ricordato dal sottotitolo del dossier.
- fenomeno in crescita esponenziale dalla fine del 2008: In Italia, da una media di 2-3 casi anno si è passati a circa 20 casi. In Francia,8 casi nel 2009; 4 casi dal 2004 al 2008
- Il disagio, l'angoscia, lo stato di incertezza, il sentirsi tradito, tutti gli stati d'animo che tramutano lavoratori rispettabili e persone normali in mendicanti.
- Assurdità della situazione dal punto di vista penale: all'armatore non viene comminata nessuna sanzione. Al marittimo può venir contestato lo stato di clandestinità se entra nel territorio dello Stato.
- Ruolo determinante dei Comitati di Welfare nel coordinare l'assistenza ed anche nel diventare l'unica autorità che attesta lo stato di abbandono e quindi di necessità.

Nella foto sotto e nella pagina seguente: navi sotto sequestro nei porti di Ravenna (foto d'archivio) e di Genova.





LA CHIUSURA DEL COMANDANTE DELLA CAPITANERIA DI PORTO DI GENOVA



L'ammiraglio (CP) Felicio Angrisano tra Massimo Franzi (alla sua destra) e Giacomo Martino.

L'emozionato orgoglio dell'ammiraglio Angrisano

È con emozionato orgoglio che tocca a me chiudere i lavori di questo evento con il quale è stato presentato il dossier "Marittimi abbandonati né in terra né in mare". Saluto e ringrazio in particolare don Giacomo Martino, i componenti del comitato territoriale del Welfare della Gente di Mare, i numerosi volontari qui convenuti per l'opportunità che è stata concessa a questa splendida Sala Porto Antico di essere – grazie alla loro presenza e soprattutto alla loro silenziosa opera – veicolo per comunicare solidarietà, fratellanza, amore capaci di aprire i cuori all'accoglienza cristiana e di operare perché crescano nel mondo la giustizia e la carità, colonne per la costruzione di una pace autentica e duratura che, forte dell'invito che il Signore ci rivolge, ci rinnova costantemente esortandoci a riconoscere tutti come fratelli in Cristo. Un particolare, caro saluto al diacono Massimo Franzi per il contributo intensamente concreto che offre alla causa con la sua umanità, attenta disponibilità e, soprattutto, con l'umiltà degli uomini di fede.

Questo mio saluto mi riporta alla Giornata Mondiale delle Migrazioni che ha scelto, per il passato anno 2010, come tema per la meditazione "Una sola famiglia umana". Ma qualcosa mi ha fatto veramente male: è la riflessione riportata nel sottotitolo del manifesto di presentazione del dossier, laddove di fronte a comportamenti umani penalmente individuati – riferiti all'abbandono di familiari, di animali, di oggetti inquinanti – viene evidenziata l'esclusione della responsabilità per chi abbandona marittimi. Ma se il cuore regge la razionalità del pensiero e dei comportamenti e ne detta i ritmi e l'intensità, mi conforta molto di più sapere che la responsabilità morale castigherà con maggiore forza, con maggiore veemenza, con maggiore impetuosità chi si macchia di tale nefandezza, che mina la rispettabilità dell'uomo. Questo perché i marittimi abbandonati, oltre a perdere l'immediato affetto dei propri cari, la propria casa, il proprio lavoro, perdono la propria dignità di persona, di uomo – a volte figlio, molto spesso marito e padre, sempre e comunque lavoratore – elemento di una società apparentemente civile. Tanto che, di sovente, il declino uccide perfino la fede nella speranza.

Ma la speranza vive in noi, vive con noi, vive per noi. La fraterna solidarietà, la capacità di sapersi donare con

quella silenziosa generosità che accomuna i grandi uomini di cuore, la gioia di sentirsi bene con se stessi, con i propri cari, con i propri nemici, dopo che s è consacrato in fatti l'essere uomo di buona volontà. Ma ciò che più rimane impresso nel rapporto con questi poveri pellegrini è la mitezza dello sguardo, vivo, profondo, supplicante, che molto spesso invoca aiuto senza gridarlo, invoca giustizia, quasi sempre negata, invoca rispetto molto spesso tradito, invoca amore e affetto che gli uomini dell'Apostolato del Mare e della Stella Maris non fanno loro mancare – questa è la vera capacità di essere fratelli in Cristo.

E accomuno in questo mio intervento gli sventurati migranti del nord Africa, rivivendo attraverso le immagini l'esaltante esperienza umana vissuta 20 anni fa nell'aprile del 1991 quando allora giovane ufficiale del Corpo ho dovuto gestire l'accoglienza di 27mila albanesi che – profughi per sempre – hanno raggiunto in tre giorni le coste brindisine. Dinanzi agli occhi scorrono comuni le immagini dell'arrivo di navi stracolme di disperati. Lo sbarco, la fame, la disperazione di quei volti, la drammaticità dei soccorsi, la difficile accoglienza, la generosità dei brindisini, la commozione degli italiani, le attenzioni di tutto il mondo. Provo ancora oggi un groviglio di emozioni nel riguardare vecchie foto, indelebili ricordi, attuali sofferenze: amore, tristezza, sconforto, pietà, paura, rabbia, ma soprattutto quella più forte, la speranza capace di rendere irreale ciò che la cruda realtà offriva alle nostre coscienze: l'uomo al centro di tante umiliazioni.

È dunque per giocare un ruolo attivo per ogni singola azione o rapporto rivolto a proteggere l'uomo lavoratore in quanto risorsa elitaria nel sistema in cui si sviluppa il fenomeno navigatorio che è nato il comitato territoriale del Welfare della Gente di Mare, di cui io sono il presidente. Già dalla prima riunione, sollecitato dal diacono Franzi, a cui va l'ennesimo grazie per la straordinaria funzione sociale ed umanitaria che svolgono i volontari della Stella Maris a favore dei marittimi, sto provvedendo a sensibilizzare i responsabili di terminal e aree portuali per il rilascio di appositi permessi che rendano possibile l'accesso a bordo delle navi, per far sì che venga portato il massimo sostegno morale ed anche materiale a questi migranti speciali, definibili anche i più 'itineranti fra gli itineranti'

Ammiraglio Ispettore (CP)
Felicio Angrisano

NEL NEFASTO APRILE '91 FA IL DRAMMA DELLA 'HAVEN' E DEL MOBY PRINCE

Quelle indimenticabili ricorrenze

Una atroce ricorrenza, il ventennale di quelli che furono indicati 'i giorni orribili dell'alto Tirreno' e, in particolare, delle rade portuali di Livorno e di Genova. Sono le purtroppo indimenticate giornate del 10 aprile 1991 e quella di neppure un giorno dopo. Nella rada del porto labronico vi fu la tragica collisione fra una nave traghetto e una petroliera, segnata da una enormità di vittime. E vittime segnò anche l'incendio che nella rada genovese devastò e poi inabissò la nave cisterna 'Haven'.

E proprio per ricordare il dramma della Haven l'11 aprile a Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità portuale di Genova, è stato presentato il libro: 'Haven - Mezzogiorno di fuoco' a cui è seguita una tavola rotonda sullo stesso tema. Alla 'tavola' hanno tra gli altri partecipato il comandante del porto di Genova ammiraglio (CP) Felicio Angrisano. Presente anche il comandante - pilota Giancarlo Cerruti, primo a intervenire sul luogo del disastro e che riuscì a salvare 18 marittimi. Ricordando quelle drammatiche ore Cerruti ha esclamato: "Ho ricevuto due medaglie, ma la cosa di cui sono più orgoglioso è la lettera che mi scrisse il primo ufficiale della Haven, ringraziandomi per essere di nuovo tra i suoi famigliari.







Nelle foto: due dipinti sul tema della Haven dell'artista savonese Walter Morando, qui al fianco dell'ammiraglio Angrisano

The Dog Watch



Pomeriggio del 25 aprile 2011: partenza in ravvicinata sequenza di quattro grandi navi crociera, riprese da Walter Morando dal proprio balcone, prospiciente il terminal passeggeri del porto di Savona. Esse potrebbero rappresentare la griffe della stagione crocieristica 2011 che va ad iniziare, assai diversa dal romantico, divertente, malizioso appeal racchiuso nella postcard sul mare d'antan, col cagnolino in ringhioso monito per impedire sguardi indiscreti.

