PERIODICO DI ATTUALITA' E CULTURA MARINARESCA (edito da A.N.G.O.P.I. - Roma) ANNO XVI N°2 (nuova serie) LUGLIO - SETTEMBRE 2011
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 Conv. in Legge 27-02-2004 n°46 Art.1 Comma 1 D.C. CN/GE/ERFA-NO/GE

Porti & servizi tecnico nautici

1861 > 2011 > >



Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani

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 TERMINI IMERESE
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
GRUPPO ORMEGGIATORI VILLA SAN GIOVANNI

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
CG graph

Stampa:
Stabilimento tipografico
Alfa Grafica srl
Via delle Industrie,40
80040 - S. Sebastiano
al Vesuvio (NA)

Autorizzazione:
Tribunale di ROMA
n° 299/2008

ANNO XVI
(nuova serie)
N° 3
LUGLIO
SETTEMBRE 2011

(chiuso il 16/11/2011)

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
info@angopi.org

sommario



Il terzo numero del 2011 di 'Porti & servizi tecnico nautici', gran parte del quale dedicato ad avvenimenti sviluppati a Trieste, mostra in **copertina** *una delle immagini professionali degli ormeggiatori: quella più comune e ricorrente nella platea degli occasionali spettatori, certamente non addentro alle plurime attività demandate alla categoria.* "Mooring men (ormeggiatori). Un lavoro indispensabile, qualcosa che le macchine non possono ancora sostituire" *è la didascalia con cui Bruno Tortarolo di Celle Ligure (SV) presenta la sua fotografia scattata nel porto di Savona. Scatto vincitore di 'ArticoloUno', concorso fotografico nazionale 2011 "Passione Italia" (mestieri di oggi e di ieri; piccoli borghi e rioni d'Italia, vie e piazze curiose d'Italia). Il concorso è stato lanciato da 'Pagine Gialle'* ***(qui sopra)*** *che ha stampato le foto scelte dalla giuria sulle copertine dei propri volumi-elenchi, edizione speciale 150 anni, volti alle città italiane e loro provincia. Città di Savona e sua provincia che per l'edizione 2010 – 2011 presenta la coppia di ormeggiatori impegnati nel proprio lavoro.*

La **contro copertina** *mostra, invece, la riproduzione dell'Italia post-unitaria, di Marcello Grondona Editore, stampata dalla Litografia Armanino di Genova. Essa prosegue la condivisione di 'Porti' alla celebrazione del 150° anniversario dell'Unità d'Italia (1861 – 2011). La ricorrenza è appaiata al novantesimo anniversario della tumulazione del Milite Ignoto della Grande Guerra all'Altare della Patria: doloroso e purtroppo inascoltato monito alle violenze cieche ed estreme per dirimere dispute tra nazioni. Ma anche simbolo della conclusiva azione unitaria segnata dal ritorno all'Italia delle terre irredente, tra cui la Trieste protagonista quasi esclusiva, quindi pressoché 'unitaria' di questa edizione di 'Porti' e nei cui dintorni si svolsero epici eventi. Fu dai camposanti di questo martoriato lembo nordorientale restituito al Tricolore che si scelsero le undici spoglie di soldati non riconoscibili; fu nella basilica di Aquileia che i resti furono composti in undici bare identiche, benedette dal vescovo di Trieste; e fu nella stessa basilica che Maria Bergamas, di Gradisca d'Isonzo, madre di un Caduto, scelse la Salma da tumulare nel Vittoriano. Poi, sempre da Aquileia, partì il treno che - condotto da ferrovieri decorati al valore - raggiunse Roma, scortato da due ali di folla assiepata lungo i binari: "In una delle più sentite commemorazioni mai avvenute nella storia del Paese", chiosa lo scrittore - giornalista Corrado Augias sul quotidiano 'la Repubblica' del 4 novembre 2011. Una Roma che accolse e fece strada con grande compostezza all'affusto di cannone che sostenne il feretro. Feretro che salì la gradinata del monumento dedicato a re Vittorio Emanuele II sulle spalle di medaglie d'Oro, per essere deposto nel sacello dove ancor oggi i Resti riposano, chiudendo così la stagione italiana del Risorgimento. Il 90° del Milite Ignoto è stato celebrato con l'organizzazione di un treno speciale – contenente cimeli, foto e altro della II guerra mondiale) che ha ripercorso la tratta effettuata nel 1921, accolto a Roma dal presidente della Repubblica Giorgio Napolitano, che ha anche scoperto una targa commemorativa della ricorrenza* ***(nelle tre foto sopra:* 1921, Decorati trasportano a spalla il feretro del Milite Ignoto; 2011, il Presidente Napolitano alla mostra 'Il viaggio dell'Eroe' nello speciale convoglio ferroviario Aquileia - Roma e nella cerimonia dell'apposizione della targa commemorativa all'Altare della Patria)***.







Il sommario di 'Porti' riporta, **da pag. 3**, *il resoconto del seminario organizzato da Angopi a Pomezia, in cui si è sottoposto al vaglio dei Gruppi associati adeguamenti a Statuto e Regolamenti interni che si sono resi necessari. Si prosegue,* **da pag. 11**, *nella corposa sezione dedicata all'assemblea Angopi di Trieste, seguita,* **da pag. 44**, *dalla Tavola rotonda svolta nella stessa città alabardata e,* **da pag. 61**, *dal resoconto dell'inaugurazione della nuova sede del Gruppo ormeggiatori del porto di Trieste. Il numero di 'Porti' si conclude,* **da pag. 74**, *con la presentazione della nuova imbarcazione acquisita dal Gruppo Ormeggiatori e barcaioli del porto di Trapani e di quella entrata nel Gruppo ormeggiatori del porto di Ravenna.*








ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI
TALIANI
checkup
d'impresa



Un puzzle di oltre sessanta pezzi per formare un disegno aziendale il più possibile omogeneo, pur rispettando la figura autonoma di ciascuna tessera. È quello che nella famiglia degli ormeggiatori e barcaioli italiani sta per completarsi sotto la regia della loro associazione di categoria Angopi. E di cui, in vista della dirittura d'arrivo di un lungo e complicato itinerario, se ne è fatto il punto presentandone lo stato d'opera in un Seminario dedicato agli Statuti delle società cooperative di ormeggiatori e barcaioli e dei Regolamenti interni dei Gruppi che vi fanno capo. Seminario che si è svolto a Pomezia nei giorni 10 e 11 ottobre 2011, presente il Direttivo di Angopi, i capigruppo e presidenti delle singole società cooperative nonché i responsabili dei relativi uffici amministrativi. E, ovviamente, i professionisti che hanno tradotto in Titoli, Articoli, Regole e altro ancora le informazioni, gli spunti e anche i desiderata ad essi sottoposte, suggeriti e proposte. Tutto ciò in una bozza che l'assemblea ha esaminato e discusso con grande e sentita partecipazione. Degna, appunto, di un così complesso e determinante puzzle.

Porvi determinante mano è dipeso da diversi motivi, che hanno reso indifferibile la revisione di Statuti e Regolamenti sia per farne combaciare le novità intervenute sia per evitare possibili incagli, anche di grave entità, sulla rotta del lavoro. Lavoro che per ormeggiatori e barcaioli è cooperativistico, dunque ispirato a principi mutualistici. Ciò perché lo scopo tali lavoratori-soci 'è quello di ottenere, tramite l'esercizio in forma associata dell'impresa, continuità d'occupazione lavorativa e adeguate condizioni economiche, sociali, professionali coerenti con il massimo dell'efficienza, tenuto conto delle esigenze e degli interessi dell'utenza e, naturalmente dei superiori valori della sicurezza delle acque portuali e dell'ambiente', come recita l'articolo 4 del Titolo II della bozza di Statuto. Capisaldi, questi indicati, che da soli potrebbero rendere residuali i restanti dieci Titoli e cinquanta Articoli contenuti dalla bozza sottoposta al vaglio associativo. Il che ovviamente non è, ma anzi, per completare il quadro d'assieme le tessere sono state scelte con attenzione certosina e vagliate a tutto tondo dagli estensori del documento.

Diviso in due giornate di lavoro il Seminario di categoria organizzato da Angopi si è rivolto nella sua prima parte agli Statuti delle cooperative e nella seconda parte ai Regolamenti dei Gruppi. Ed è queste due tornate che i presenti hanno potuto apprezzare la competenza di Giancarlo Gardella (ufficio legale Legacoop Ravenna) e di Daniela Zannoni (responsabile Area consulenza del lavoro e paghe Federcoop Ravenna), che hanno curato la composizione dei documenti, nonché del prezioso contributo degli 'storici' consulenti di Angopi: Barba, Carbone e Munari. Infatti, i puzzle così composti assommano abiti giuridici a discipline civilistiche, eterogeneità tariffarie, requisiti professionali, obblighi e inadempienze, attività istituzionali e lavori extra, sicurezza e così via elencando. Insomma, tutto lo scibile della categoria e dei suoi contorni; ma tutto rapportato alla realtà complessa ed eterogenea delle società cooperative e dei Gruppi nonché soggetto a un'attenzione molto vigile, intesa a evitare che qualcosa di trascurato possa danneggiare l'intera categoria.

Va da sé che tutta l'architettura dell'adeguamento statutario e

dei regolamenti si regge su equilibri assai complessi, che rispondono anche a indicazioni e suggerimenti dei Sindacati, straordinari nell'interpretare le specificità contrattuali. Equilibrismi difficili, soprattutto per evitare slalom interpretativi, evidenziati pure dalle copiose domande di precisazioni o di suggerimenti integrativi rapportati a specificità locali, poste o avanzati dagli associati (di cui il presidente di Angopi Cesare Guidi fa risaltare la partecipazione attiva nelle decisioni collegiali di categoria, capace di contribuire a 'ristrutturare la casa', contro possibili fenomeni di deriva degenerativa). Associati che si mostrano sensibili alle istanze sugli assestamenti futuri della categoria; come questi del Seminario che, allogando la revisione-adeguamento di Statuti e Regolamenti, implicitamente si schierano a difesa del movimento cooperativistico, da svariati anni sottoposto ad attacchi. Ed è sottinteso come ciò premetta alla necessità di porsi al riparo di attacchi detrattori facendo attenzione nel recepire tutte le istanze legislative e le disposizioni contrattuali.
Nel capace corpo del Seminario hanno trovato spazio anche argomenti non del tutto volti agli ordini del suo ordine del giorno, o comunque soltanto attigui. Però fortemente attinenti alla vita della categoria degli ormeggiatori e barcaioli. Lo sono state, per esempio, le rassicurazioni dell'Associazione di categoria riguardo alla massima discrezione nel blindare all'interno dell'Angopi le varie informazioni fornite dai singoli Gruppi, in particolare di quelle 'sensibili', trasmesse con non celato timore di divulgazione. E tra i documenti distribuiti ai soci è stato anche compreso un comunicato unitario della Federazione Italiana Trasporti firmata dalle tre organizzazioni sindacali Cgil, Cisl, Uil in cui si professa totale dissonanza da un punto di vista - di autorevole provenienza, ma ritenuto dai sindacati incongruo, ingiustificato, fuorviante - riguardo le attività dei servizi tecnico nautici, imputati - a parere della fonte critica - di compromettere gli interessi della portualità italiana. Della secca replica sindacale si può leggere nelle pagine seguenti, come altrettanto si potrà leggere il commento di fonte Confitarma sul medesimo argomento espresso nel convegno organizzato da Angopi nel giugno scorso a Trieste a margine dell'assemblea generale della stessa Angopi. Qui di seguito, invece, si riportano alcuni passi del discorso del presidente Guidi nella sua presentazione delle due giornate di Seminario, magari essi stessi propedeutici a una migliore comprensione dell'intima sostanza di categoria.

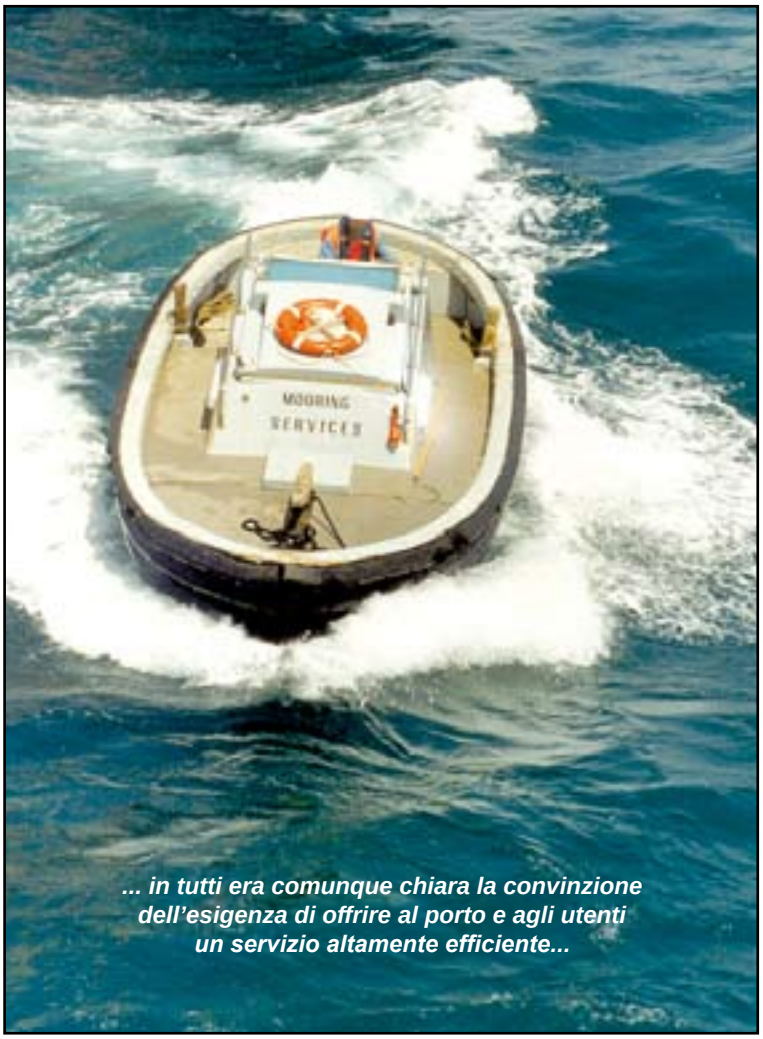
Riflessioni del presidente Guidi

Innanzi tutto perché le modifiche? *L'esigenza di modificare i nostri Statuti nei termini elaborati nella "bozza generale", nasce sostanzialmente dalla necessità di "armonizzare" la disciplina civilistica rispetto all'insorgenza di due presupposti sui quali siamo chiamati ad esprimerci. Trattasi di due questioni che da un lato tendono a rafforzarci, dall'altro diventa una scelta non procrastinabile, a difesa del nostro modello organizzativo che intendiamo preservare contemperando, in modo sempre più affinato, le disposizioni dettate dal Codice della navigazione con quelle previste dal Codice civile.* In merito a ciò il presidente afferma *che in Statuto abbiamo inserito in modo più incisivo le prerogative istituzionalmente riconducibili al ruolo e funzione del Gruppo, ed in particolare, solo per citarne qualcuna, segnalo: le competenze dell'Autorità marittima; il superiore valore della sicurezza; gli obblighi di servizio pubblico; la disciplina del Regolamento di servizio; la definizione delle cariche sociali che devono attenersi sia in termini di criteri di rappresentanza che di durata alle regole del Gruppo.*
Fatta questa premessa, Guidi indulge a proprie impressioni. *Visto che si parla di Statuto per società cooperative vorrei cogliere l'occasione per svolgere alcune riflessioni sulla validità del modello, sul nostro lavoro e sull'appartenenza alla categoria. Anche se, nonostante l'esperienza acquisita dopo ventisei anni di cui gli ultimi nove spesi in questa funzione* (di presidente Angopi, ndr), *sono ancora molte le cose che scopro e quelle che imparo ogni giorno, e poiché non sono un critico letterario, ma un ormeggiatore/barcaiolo mi sento molto più a mio agio nelle nostre assemblee.* E qui, riferendosi all'assemblea di Gruppo a cui aveva partecipato la settimana precedente al Seminario riflette: *Certi momenti di confronto così ricchi di dibattito e di colore, sono una*



carica energetica e salutare per chi vive la vita associativa dal centro. Ti fanno, infatti, capire quanto sia importante la disponibilità al dialogo, la capacità di ascolto e di confronto, anche e soprattutto nei momenti di maggiore dialettica. E quando esci e ritorni a Roma, soddisfatto per il confronto e per l'andamento dei lavori, senti sempre di più di appartenere ad "una categoria che emana un grande profumo di libertà". Ma non solo: *Ti accorgi veramente di quanto tutti siamo legati a questa professione, come la sentiamo nostra, così come l'impegno nel fare il nostro lavoro nel miglior modo possibile cercando di trasmettere all'esterno questa passione.*
Di tale assemblea il presidente di Angopi spiega che uno dei temi all'ordine del giorno era la definizione di una maggiore flessibilità che il Gruppo dovrebbe offrire a seguito

dell'emergere di una nuova esigenza operativa. *Partendo dall'assunto – da non sottovalutare mai – che non si trattava di argomentare né di una deregolamentazione e tanto meno di una deriva verso la precarietà del lavoro, ma forti del significato che diamo al valore stesso del lavoro e del nostro essere una tipologia di lavoratori particolari, in tutti era comunque chiara la convinzione dell'esigenza di offrire al porto e agli utenti un servizio altamente efficiente, presupposto fondamentale e imprescindibile per la difesa del ruolo/modello.* Ecco allora il concreto motivo di soddisfazione. *Ho vissuto finalmente un confronto che non si basava nel vedere l'inefficienza ed il privilegio sempre a casa degli altri; mentre la fatica, il rischio e lo sfruttamento sembra una prerogativa negativa esistente solo nel proprio porto. E neppure posso dire che sia emersa una linea nella quale ci si ritrova d'accordo su criteri e su certi principi generali ma poi, quando andiamo nel concreto spesso l'interesse individuale ha un peso, una presa superiore a quello collettivo.* Soddisfazione che si è fatta più intensa allorché: *Si è invece preso atto che il traffico ha le sue leggi, le sue esigenze, picchi e cadute, le giornate lavorative hanno oscillazioni talvolta molto rilevanti e in questo quadro la gamma dei servizi offerti deve essere sempre più completa e puntuale.* Pertanto: *L'impostazione che ne è quindi scaturita non è stata solamente una risposta operativa ma anche concettuale (in termini di cultura del lavoro e del servizio) che nasce dal nostro modo di essere soci e dal ruolo svolto nei nostri Gruppi/Cooperative.*



... in tutti era comunque chiara la convinzione dell'esigenza di offrire al porto e agli utenti un servizio altamente efficiente...

La premessa di Guidi non a caso è assai lunga e dettagliata. Ciò per far meglio risaltare il successivo concetto. Ossia: *per dire che il modello sviluppato nell'ambito dei Gruppi è in sé la dimostrazione di quanto ciò sia vero soprattutto per la capacità di regolare al massimo funzionalità e flessibilità del proprio lavoro che non possono essere disgiunte da una diffusa partecipazione delle scelte e del controllo delle stesse. Il modello di cooperazione autoregolata, che ci permette di arrivare in modo condiviso all'autogestione della nostra attività - ed è tangibile da parte dei più la fierezza di ciò che siamo e di quello che abbiamo costruito - ci permette di mettere al centro il lavoro, il valore dei valori, che, declinato in tutte le sue forme: occupazione, sicurezza, professionalità, formazione, remunerazione diventa il balsamo ideale per vivere una vita dignitosa nel rispetto della persona e per un suo onesto tenore di vita.* E qui, l'affondo! *L'organizzazione e il ruolo che Gruppi hanno saputo conquistarsi in tutti questi anni, risponde alle peculiarità del servizio, anche e soprattutto nell'accezione della intervenuta 84/94, contemperando lo strumento del valore sociale, in quanto garanzia di tutele (salario – salute - sicurezza), con la creazione di figure di alta qualificazione, capaci di compiere le più complesse operazioni nelle condizioni più difficili o straordinarie e quindi strumento di rendimento, di sviluppo e di potenziamento dell'intera economia e sicurezza portuale, ma anche come risposta ai nostri detrattori che sempre più stanno alzando il tono della protesta.*

Ma sempre senza nulla concedere alla politica dello struzzo. Perché: *La rivoluzione tecnologica che ha determinato, per altro, nuove tipologie di navi e di carico, diversi tempi e ritmi di manovra, nuove forme di trasporto della merce e una nuova gestione dei flussi di traffico, tutto questo, ha inciso e incide inevitabilmente, sulla nostra organizzazione, sul nostro ruolo, sull'occupazione, sulla remunerazione. Ma, va detto, che nulla abbiamo mai lasciato al caso così come nulla ci deve sfuggire. È anche per questo se siamo ancora qui.* E, ancora: *Le grandi variabili dell'innovazione tecnologica, l'internazionalizzazione della concorrenza, la globalizzazione intervenuta nel generale sistema competitivo, l'onda delle privatizzazioni che sta sommergendo disordinatamente il Paese e che non può, ovviamente, come in parte è già fortemente accaduto, risparmiare i porti - anche se, va detto, che questa rivoluzione, in generale, ha attaccato il 'lavoro' mentre gli interessi dei grandi 'players', delle grandi multinazionali sono ancora più forti - dicevo di fronte a queste grandi trasformazioni i porti stessi, ma anche noi stessi ci siamo trovati esposti. Ed è per questo che ci siamo adoperati per arginare il modello e per riqualificare il nostro lavoro che ben inteso è duro e pericoloso, ma essendo il primo dei valori, va difeso con tutte le forze soprattutto se viene caricato da un alto livello di qualificazione e reso nobile attraverso il ruolo assegnatoci. Tutto questo ha quindi imposto la definizione di nuove forme organizzative del lavoro. Ci siamo rimessi in gioco, ristrutturando la 'casa' e cambiando le abitudini.*

Comunicato unitario della Federazione Italiana trasporti

Da diverso tempo, attraverso azioni in sede giudiziaria, iniziative editoriali, lettere aperte al mondo imprenditoriale diffuse a mezzo stampa e interventi presso il competente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si tenta di scardinare la normativa primaria e secondaria che disciplina l'organizzazione dei servizi tecnico-nautici e regolamenta i criteri e meccanismi per la determinazione delle relative tariffe.

Si tratta di un impianto normativo che, con specifico riferimento alle norme di legge, è stato progressivamente raffinato nel corso degli anni - sull'originaria formulazione dell'art. 14 sono successivamente intervenute le modifiche introdotte con le leggi 647/96 e 186/2006 - Si attende ora l'approvazione di alcune precisazioni normative a tale disposizione, che hanno trovato il consenso di tutti i soggetti interessati ed in particolare degli utenti dei servizi tecnico-nautici, oltreché l'approvazione di tutte le componenti politiche che ne hanno recepito i contenuti in vari disegni di legge di iniziativa parlamentare e governativa in materia di riforma portuale, ora riuniti in un unico ddl. Di tali precisazioni normative, pertanto, le scriventi organizzazioni sindacali auspicano una rapida approvazione.

Sulla normativa primaria sono poi intervenute numerose Circolari, attuative per ciascuno dei servizi tecnico-nautici del richiamato art. 14, con le quali sono stati definiti i previsti criteri e meccanismi tariffari, applicabili in occasione della prima e delle successive determinazioni delle tariffe.

Il citato quadro normativo ha, a giudizio delle scriventi organizzazioni sindacali, opportunamente confermato i servizi tecnico-nautici come servizi di interesse generale, atti a garantire, nei porti dove sono istituiti, la sicurezza della navigazione e dell'approdo, al tempo stesso salvaguardando anche la competitività dei Porti.

Infatti, la richiamata disposizione di legge ha esplicitamente disciplinato ed ulteriormente precisato i criteri e meccanismi tariffari nell'ambito di un'istruttoria che prevede la fattiva partecipazione di tutti i soggetti a vario titolo interessati a tali servizi (Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto e rappresentanze unitarie delle Autorità Portuale, dei prestatori dei servizi e dei loro utenti).

Per la natura del servizio prestato, a prevalente impiego di manodopera, e per l'assetto organizzativo di cui si sono dotati, le organizzazioni sindacali conoscono bene le realtà che caratterizzano i Gruppi ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani.

Si tratta, in particolare, di Società cooperative, nell'ambito delle quali sono stati precisati i criteri organizzativi e remunerativi dei Gruppi ormeggiatori/barcaioli, che impiegano complessivamente circa 900 soci/lavoratori; si assicura così nei porti un servizio per 24 ore su 24 e per 365 giorni all'anno, in modo assolutamente efficiente, così come testimoniato, oltre che dalla regolarità del servizio prestato, dai numerosi encomi che i Gruppi ricevono.

Come organizzazioni sindacali abbiamo da qualche anno condiviso un percorso di qualificazione professionale, ampiamente dettagliato nel vigente contratto collettivo nazionale di categoria, ed orientato, nella logica della formazione continua, a dotare gli ormeggiatori di tutti i necessari strumenti per rispondere in modo adeguato alle esigenze del servizio e alle sfide che l'evoluzione del settore-portuale ha conosciuto in questi anni e sarà chiamato ad affrontare nel futuro.

La partecipazione su specifica autorizzazione e stimolo delle competenti Autorità di molti di loro in missioni all'estero e l'apprezzamento ricevuto per l'opera svolta in tali occasioni conferma la bontà del percorso intrapreso.

Le tariffe e le modalità organizzative dei soggetti che prestano i servizi sono rivolte a remunerare il salario degli ormeggiatori e dei barcaioli, oltre a consentire gli investimenti necessari all'esecuzione dei servizi.

Si tratta di un salario che scaturisce da un contratto collettivo, il cui contenuto economico è sostanzialmente derivato dal contratto nazionale dei porti e che nella disciplina normativa ha tenuto conto, in una logica mutualistica, della peculiarità dell'attività prestata dagli ormeggiatori/barcaioli, unitamente alla specificità delle realtà portuali nelle quali il gettito tariffario non consente il rispetto dei livelli salariali.

Non si giustificano, pertanto, gli interventi nei confronti di questa categoria, la cui presenza in ambito portuale è invece necessaria per garantire, a costi assolutamente competitivi, trasparenti e parametrati al solo costo del lavoro (non ci risultano, al riguardo, lamentele da parte degli utenti del servizio), l'efficienza dell'erogazione dei servizi di ormeggio senza soluzione di continuità in condizioni di sicurezza, funzionali alla promozione e allo sviluppo del porto.

Le organizzazioni sindacali saranno naturalmente a fianco degli ormeggiatori/barcaioli e delle loro famiglie se alcune inopinate iniziative dovessero mettere in discussione l'attuale regime della richiamata categoria e la sua funzione, con i conseguenti effetti negativi sui posti di lavoro.

Firmato: FILT-CGIL *M. Azzola*; FIT-CtSL *P. Paniccia / U. Milone*; UILTRASPORTI *C.Tarlazzi*.

Le tempeste di W. Homer

La Federazione Italiana Trasporti nella pagina precedente afferma che gli ormeggiatori/barcaioli assicurano nei porti italiani *un servizio per 24 ore su 24 e per 365 giorni all'anno, in modo assolutamente efficiente, così come testimoniato, oltre che dalla regolarità del servizio prestato, dai numerosi encomi che i Gruppi ricevono*. Nel parere evidenziato dalle frasi dottor Giuseppe Lombardi a Trieste, riportate nella pagina seguente, lo stesso dirigente di Confitarma tra l'altro sostiene che *i servizi tecnico nautici presentano evidenti aspetti pubblicistici connessi alla tutela della sicurezza della navigazione in ambito portuale.*

Talvolta avviene che quanto gli encomi sintetizzano e ciò che la rimarcata tutela della sicurezza dimostra conducono alla mente l'eroismo del drammatico, affascinante **The LifeLine**, dipinto nel 1884 da Winslow Homer, pittore, illustratore, incisore statunitense (1836 - 1910), conservato al Philadelphia Museum of Art) e qui di lato riprodotto. Opera nella quale l'artista tratta il tema dell'uomo in lotta contro le forze della natura presente in molti suoi soggetti, spesso sullo sfondo di mari in tempesta.



Le illogiche tendenze sui servizi tecnico nautici

Stralcio dell'intervento di *Giuseppe Lombardi* (capo sezione Porti e Infrastrutture – Confitarma) alla Tavola rotonda: *'L'efficienza dei servizi relativi al sistema logistico: il ruolo e il contributo dei servizi nei porti'*, organizzata da Angopi e svolta a Trieste il 17 giugno 2011

[…] io credo che alcune tendenze che si sono manifestate ultimamente, cioè quelle di portare in periferia il potere decisionale in materia tariffaria dei servizi tecnico nautici appare estremamente pericoloso. Ciò perché si rischia di annettere a queste tariffe una valenza esclusivamente commerciale, mentre i servizi tecnico nautici presentano evidenti aspetti pubblicistici connessi alla tutela della sicurezza della navigazione in ambito portuale. La tariffa, per come è congeniata, nell'ambito di un mercato di riferimento in cui vige un regime di esclusiva, è semplicemente uno strumento di copertura dei costi ed i costi sono la conseguenza di un'organizzazione predefinita, cioè di come il servizio è disciplinato dall'Autorità concedente. Una volta stabilita quest'organizzazione si stabiliscono i costi che questa organizzazione determina. Questi costi devono essere coperti dalla tariffa.

Affermare quindi che la tariffa condiziona l'organizzazione di un servizio è una manifesta illogicità, perché soltanto dopo aver stabilito l'organizzazione si possono definire le tariffe, un procedimento inverso appare del tutto impercorribile. Quindi il punto è che noi riteniamo che si debba fare molta attenzione a non confondere questi concetti, perché il rischio che si sta correndo è di far passare per rimodulazione tariffaria, e cioè per verifica della congruità tariffaria, un'operazione che niente ha a che vedere con tutto ciò. Quello che invece si tenta di favorire sono semplicemente alcuni utenti a danno di altri. E tutto ciò viene mascherato sotto forma di rimodulazione tariffaria, in altre parole prima si decide quali utenti debbono essere favoriti nell'ambito di un porto, i meccanismi ed i criteri tariffari stabiliti a livello nazionale diventano solo generici punti di riferimento sempre meno vincolanti, col passare del tempo le associazioni nazionali rappresentative dell'utenza e degli erogatori dei servizi sono di fatto estromesse dal procedimento istruttorio in sede locale. Ebbene questa soluzione che ci viene insistentemente proposta e che si vuole in ogni modo introdurre non ci convince affatto, anzi ci preoccupa perché significa annullare tutto l'assetto normativo ed economico di questi servizi.

Giuseppe Lombardi (capo sezione Porti e Infrastrutture – Confitarma)

Filo di nota

[…] i servizi tecnico nautici presentano evidenti aspetti pubblicistici connessi alla tutela della sicurezza della navigazione in ambito portuale [...]. Questa affermazione stralciata dalle considerazioni del dottor Giuseppe Lombardi di Confitarma trovano riscontro anche nelle concrete testimonianze esplicitate nei numerosi messaggi di apprezzamenti, ringraziamenti, compiacimenti, complimenti indirizzati ai Gruppi ormeggiatori e barcaioli sia per azioni effettuate da soli, o assieme ad altre componenti di servizi tecnico nautici.

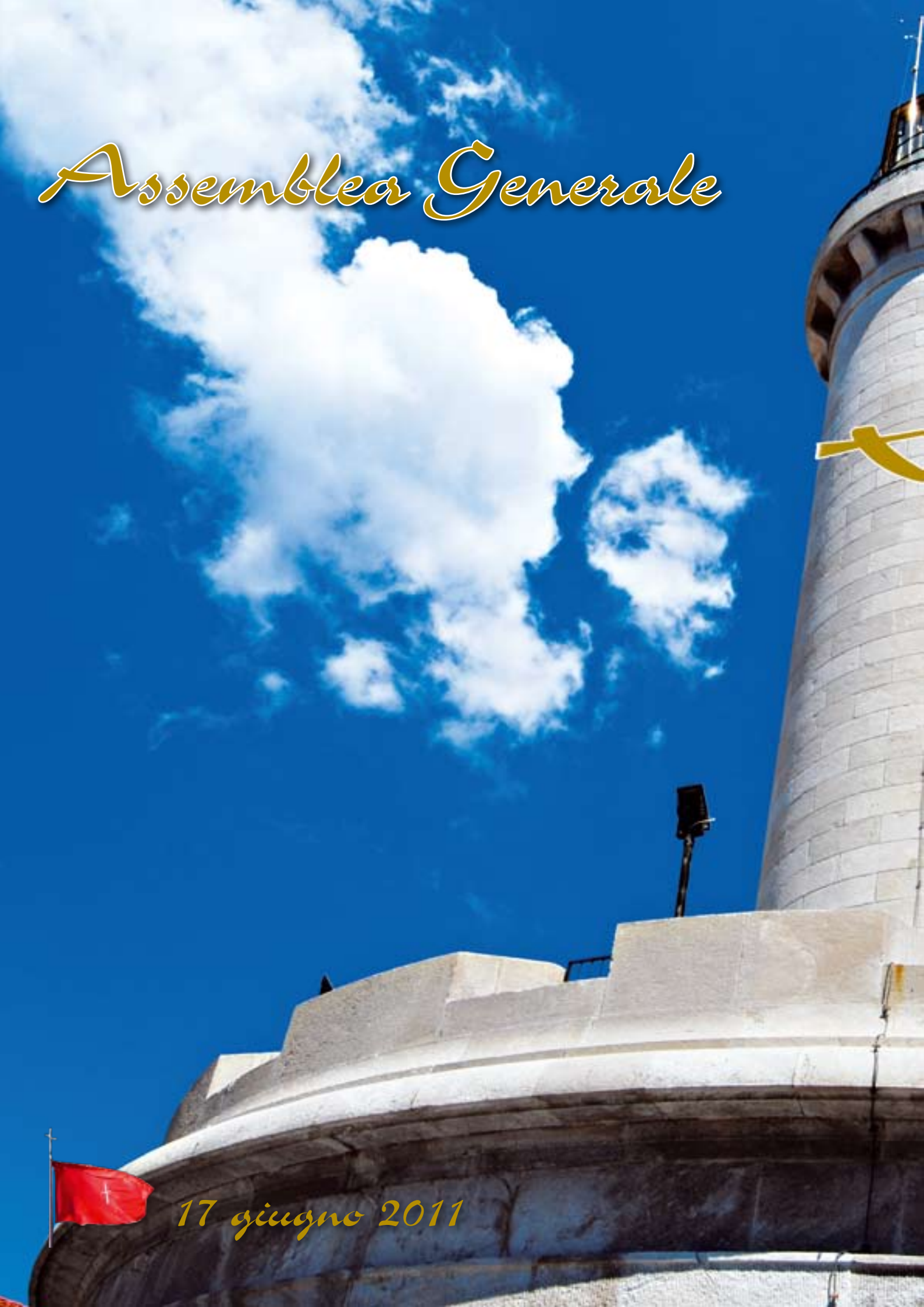
Quattordici di essi, provenienti da diverse fonti, sono stati trasmessi a diversi Gruppi ormeggiatori e barcaioli (se ne illustrerà il tenore sulla prossima edizione di 'Porti') nel periodo compreso tra giugno e ottobre 2011. In particolare, i messaggi sono giunti da:

- 8 giugno 2011 - Capitaneria di porto di Pozzallo: apprezzamento Comandante al Gruppo ormeggiatori di Siracusa per le operazioni di ormeggio, vigilanza e controllo di quattro motopesca usati per trasporto di clandestini extracomunitari.
- 30 giugno - \11 luglio 2011 - Gratitudine dal Presidente della Regione Liguria; ringraziamenti dal Sindaco della Spezia e dal Presidente dell'Autorità portuale della Spezia; apprezzamenti dal Comandante del sommergibile Scirè al Gruppo ormeggiatori del porto della Spezia per l'assistenza fornita dal suo personale alla Festa della Marina e per la concomitante visita del Presidente della Repubblica.
- 4 agosto 2011 - Circomare Pozzuoli: compiacimento del Comandante al Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Pozzuoli per il recupero di una imbarcazione alla deriva con diportisti.
- 6 agosto 2011 - Capitaneria di porto di Genova: compiacimento del Comandante al Gruppo Antichi ormeggiatori del porto di Genova per le misure di sicurezza e di protezione individuale relative a una nave crociera.
- 11 agosto 2011 - Comando rimorchiatore d'altura dal porto di Cagliari: compiacimento del Comandante al Gruppo ormeggiatori di Cagliari per il 'sail away' di una barge e la sua connessioni in mare aperto ad a un rimorchiatore d'altura.
- 30 agosto 2011 - Circomare Piombino: riconoscenza del Comandante al Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Piombino per il soccorso a un aereo costretto ad ammarare nel Canale di Piombino.
- 10 settembre 2011 - Circomare Piombino: compiacimento Comandante al Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Piombino per le operazioni di trasferimento e il monitoraggio di una nave sequestrata.
- 15 settembre 2011 - Comando nave scuola Amerigo Vespucci dal porto di Castellammare di Stabia: complimenti del Comandante al Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Castallammare di Stabia per l'assistenza fornita al vascello.
- 11 ottobre 2011 - Comando nave scuola Amerigo Vespucci dal porto di Gaeta: complimenti del Comandante al Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Gaeta per l'assistenza fornita al vascello.
- 14 ottobre 2011 - Capitaneria di porto di Ancona: apprezzamento del Comandante al Gruppo ormeggiatori del porto di Ancona per l'assistenza a una nave traghetto che aveva strappato gli ormeggi, anche da personale non impegnato in turno di servizio.
- 21 ottobre 2011 - Comando portaerei Cavour dal porto di Civitavecchia: ringraziamento del Comandante al al Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Civitavecchia per la professionale assistenza all'unità.

Incontri triestini



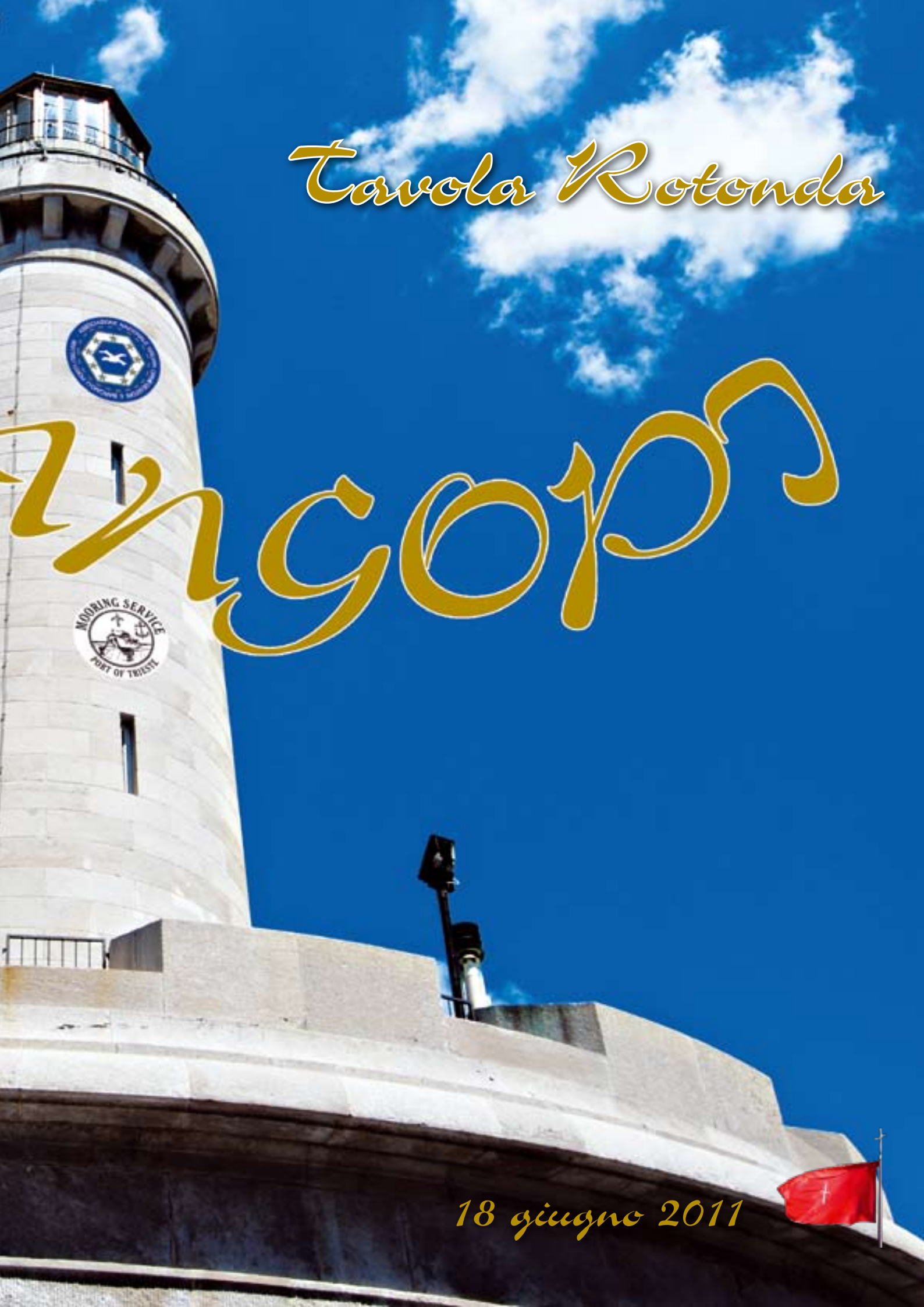
Assemblea Generale



17 giugno 2011

Tavola Rotonda

Ingop



18 giugno 2011

GIUGNO 2011, L'ASSEMBLEA GENERALE ANGOPI APPRODA A TRIESTE



Stampa ottocentesca del porto di Trieste

Ormeggiatori e barcaioli riuniti 'sul mare di storia'

E' tanto singolare quanto significativo che tra le più infervorate parole dedicate al centocinquantesimo anniversario dell'unità d'Italia pervenute nell'estremo nord-est del profilo marittimo-geografico della Penisola siano giunte dall'antipode sudoccidentale del Paese. Ovvero, fuor di retorica, che un abbraccio di genuina italianità avanzato sui tre mari che distanziano, ma solamente in miglia, le isole Egadi a Trieste, sia stretto fra i componenti della categoria professionale degli ormeggiatori e barcaioli, riuniti il 16 giugno 2011 nella città giuliana per l'assemblea pubblica dei Gruppi aderenti all'Angopi. Araldo del sentimento unitario degli associati dell'arcipelago siciliano è stato il capogruppo Giovanni Bevilacqua, che ha inserito frasi di toccante accento nella sua relazione tecnica, quale coordinatore della commissione Angopi 'Sistema gestione integrata Qualità, ambiente e sicurezza'.

A nome del suo Gruppo, ma certamente riflettendo il comune sentire di tutta la categoria, Bevilacqua si è complimentato con i colleghi ormeggiatori di Trieste per la loro inappuntabilità organizzativa e il loro splendido senso di ospitalità; ma con un pizzico di cordiale invidia, dimenticando di vivere in uno dei più affascinanti scenari italiani, ha anche intessuto complimenti a Trieste: "Questa splendida città che ci affascina, ci unisce e ci fa riflettere sull'Unità d'Italia". E allora: "Non finirò mai nel ribadire il significato di questo valore come conquista che ci contraddistingue, prendendo come esempio sia Piazza Unità d'Italia, la piazza aperta sul mare più grande d'Europa, sia gli abitanti delle isole di Lampedusa e di Linosa, che con la loro opera di accoglienza dei migranti offrono a tutti noi il simbolo costante di unità".

Da chi, quindi, trarre spunti dal fascino triestino, se non dallo stesso Giovanni Bevilacqua?; dal rappresentante cioè della nutrita schiera della componente del 'profondo sud italiano' all'assemblea Angopi, così presumibilmente distante dalla cultura dominante nella città di sapore mitteleuropeo dell'altrettanto 'profondo nord-est' del Paese? Ecco, allora, "un

breve accenno sulla storia di Trieste, chiamata Tergeste (da terg = mercato ed este = città). Fondata dai romani nel II secolo a.C. divenne subito un vivace borgo a vocazione commerciale; in ciò favorito dalla sua posizione di raccordo che oggi è uno snodo internazionale per i flussi di scambio terra-mare tra i mercati, mentre fa tuttora da ponte tra Occidente e Centro Europa con il suo porto, situato nel cuore del continente europeo". Ma Trieste, "con la sua storia è anche crocevia culturale e di religioni, che ne hanno fatto punto d'incontro di molti popoli. Recita Umberto Saba: *Trieste ha una scontrosa grazia/Se piace, è come un ragazzaccio aspro e vorace,/con occhi azzurri e mani troppo grandi/per regalare un fiore;/ come un amore:/con gelosia.* Perché Trieste è una città giovane come un ragazzo che possiede una grazia innata, una bellezza spontanea e naturale, con occhi azzurri che riflettono il colore del suo mare e mani grandi che nascondono una grande dolcezza".
Con questi spunti iniziali, 'scippati' dal solerte impegno del capogruppo degli ormeggiatori e barcaioli delle Isole Egadi, si dà inizio alla cronaca della giornata del 16 giugno 2011, in cui si è protratta l'Assemblea generale di Angopi. Assemblea 'itinerante' che appunto si è svolta a Trieste presso la sala-convegni del Savoia Excelsior Palace, hotel situato a ridosso dello scenografico piazzale sopra ricordato nonché a pochi passi dal civico museo Pasquale

Ormeggiatori di tutta Italia all'assemblea Angopi













Nelle foto: dirigenti del Gruppo ormeggiatori del porto di Trieste assieme al loro ex capogruppo Pietro Friedrich e al presidente di Angopi Cesare Guidi; (sopra) alcuni tra i capogruppo degli ormeggiatori e barcaioli italiani. (Le foto della giornata assembleare sono state scattate da Paolo Colarich (Gruppo ormeggiatori del porto di Trieste) e dalla redazione di Porti & Servizi tecnico nautici).

Revoltella, barone mecenate delle arti e grande propugnatore della realizzazione del Canale di Suez (a lui è dedicata la soprastante stampa ottocentesca), e dalla monumentale Stazione marittima (dove l'indomani 17 giugno si sarebbe svolta la tavola rotonda Angopi su: 'L'efficienza dei servizi relativi al sistema logistico. Il ruolo e il contributo dei servizi nei porti'). Savoia Excelsior che, guarda caso, festeggiava il centenario della sua edificazione, su progetto dell'architetto austriaco Ladislau Fiedler; grand hotel a suo tempo definito 'Il più imponente e lussuoso hotel d'Austria - Ungheria' innalzato nel 1911 su Riva del Mandracchio e affacciato sul Golfo, nel cuore della città.

In questa cornice architettonica, a suo modo carica di testimonianze storiche del XX secolo appena trascorso, si è dunque svolta l'assemblea generale dell'Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli dei Porti Italiani. Un appuntamento che, al pari di quelli che lo hanno preceduto, è stato anch'esso ragguardevole nella storia della categoria, con l'Angopi chiamata a insistere sulla strada sinora percorsa, puntellata da tappe di pregevole entità sul piano delle migliorie produttive dei servizi. Quali, ad esempio, gli ampliamenti in attività professionali di preminenti requisiti specialistici e tecnologici; il costante perfezionamento della griffe di categoria appetto al 'cluster' marittimo - portuale e delle relative amministrazioni; la risolutezza nell'aderire a iniziative inerenti la formazione nella certezza dell'influente proiezione degli impegni assunti; l'attenzione crescente per ogni dettaglio atto a salvaguardare sicurezze e incolumità proprie e altrui; e così via, sino allo scrupolo di dotare le proprie organizzazioni di strumenti e mezzi nautici tecnologicamente avanzati, acquartierati in adeguati spazi e collocazioni. Come avvenuto nei due più recenti esempi, entrambi riportati nelle news del sito Angopi di internet e su questo numero di 'Porti': al Gruppo di Trapani con l'acquisizione di una nuova motobarca da battellaggio; e proprio a Trieste il cui Gruppo ha inaugurato la sua nuova sede poche ore prima che l'Associazione, a poche decine di metri di distanza, iniziasse la sua assemblea generale ordinaria, in cui i due avvenimenti sono stati rifiniti in modo evidente dai 'numeri uno' delle rispettive Autorità marittime.

La 'scaletta' dei lavori assembleari ha ricalcato le consuetudini delle edizioni precedenti: un mix di informative aperte dalla relazione del presidente di Angopi Cesare Guidi (vedi oltre la cronistoria) che, in chiusura, ha tratto le proprie impressioni ispirate dal dibattito conclusivo. Intercalate, però, dai passaggi di prammatica statutaria nonché dagli interventi di esponenti Angopi nei vari incarichi associativi. Tra questi ultimi, il segretario generale di Angopi Lorenzo Paolizzi (ha tra l'altro trattato dell'aggiornamento normativo dei lavori usuranti, salute e sicurezza); il delegato all'EBA – European Boatmen's Association Marco Mandirola (vedi oltre il suo intervento); i coordinatori dei Gruppi di lavoro: Qualità (Gio-



Nella foto: piazza San Pietro nel 1900 (allora comunemente chiamata Piazza Grande), ora ribattezzata Piazza dell'Unità d'Italia (foto Archivio Alinari).

vanni Bevilacqua), Formazione (Giorgio Pilara), Tariffe (Antonio di Bernardo), Contratto collettivo nazionale di lavoro (Francesco Schiavon). Ai quali occorre aggiungere la relazione di Paolo Oneto sulla missione off-shore in Angola, anch'essa riportata integralmente. Il tutto introdotto e salutato da Giorgio Regolin a nome e per conto degli anfitrioni, gli ormeggiatori del Gruppo di Trieste, presenti in gran numero all'assemblea.

Molti gli argomenti affrontati dal presidente Guidi nella sua relazione; a cominciaree della città ospitante. Trieste, un mare di storia! Si suppone che abbia avuto voglia di non terminare mai questo iniziale capitolo, infarcendolo di ricordi e impressioni personali, di citazioni e personaggi, di aneddoti, ma anche di fatti storici e sociali… Ma l'attualità lo incalzava e allora il fiume dilaga in ciò che qui si accenna solamente, magari stuzzicando curiosità e rimandando alla lettura del resoconto completo della relazione. Si parla quindi di disparità economiche, sociali e del lavoro, ma anche del lavoro come forza aggregante. Si lamentano le arrembanti ristrettezze causate dalla crisi, della 'povertà relativa' italiana, ma ci si sprona per attuare un 'Progetto Italia' capace di trarci fuori dalle nostre debolezze di sistema. Accostandosi alla categoria, Guidi esorta a vigilare affinché il sistema finanziario sia coerente alle regole adottate nel sistema marittimo-portuale. E non nasconde il proprio disagio nel percepire 'tornaconti di egoismo territoriale', o per il fenomeno delle 'revoving doors', porte girevoli.

Addentrandosi ancor più nei meandri della categoria il presidente Angopi afferma che la dimensione della politica dell'Associazione è partecipata, intensa e coinvolgente; e ciò le ha permesso di aggiornarsi e qualificarsi via via che essa si poneva sempre più alla ribalta dei servizi tecnico nautici. Poi si dilunga in una riflessione che potrebbe benissimo contrassegnare l'intera sua relazione. Lo fa citando i meriti ascritti ai piccoli Gruppi, i 'soci in prima linea' i 'bonsai' della categoria, stoici e precisi nel fornire i servizi cui sono preposti, nonostante le disagevoli condizioni ambientali e organizzative. E parla, finalmente, di formazione, professionale alla quale tiene in particolare, quale garanzia di continuità operativa della categoria (pur non nascondendo i sacrifici di frequentazione comportati dai suoi insegnamenti), ampliandone i termini sino ai dettami dell'Unione europea. Infine, altre considerazioni sulla necessità di una nuova fase di profonda riprogettazione per affrontare un ambiente competitivo in continuo cambiamento. Né poteva mancare l'ormai ricorrente plauso alla squadra di ormeggiatori che aveva da poco tempo concluso la 'trasferta' nel campo petrolifero off-shore dell'Angola, tra l'altro messaggeri di preziosi valori professionali. Il tempo ancora per salutare l'ingresso del Gruppo ormeggiatori del porto di Villa San Giovanni, poi gli applausi.

E battimani pure per Marco Mandirola, salito sul podio dopo il 'giro d'orizzonte' presidenziale. La relazione del delegato Angopi presso l'Eba (di cui è stato presidente per ripetuti mandati, mentre ora è l'attuale presidente di Ibla, associazione mondiale degli ormeggiatori) è di seguito pubblicata integralmente. Qui, però, si vorrebbe sottolineare un passaggio, riferito alla visione europea dei servizi tecnico nautici e del 'Libro bianco' della Ue sui trasporti, pubblicato a fine marzo 2011. Quindi: "Ecco che s'impone, pressante, la necessità d'elevare al massimo le nostre professionalità per poter avere, anche nelle realtà più piccole, la possibilità di difendersi e all'Angopi rivolgo l'invito ad intensificare gli sforzi per far sì che questi nuovi titoli da noi acquisiti vengano riconosciuti in ambito ministeriale".

Dunque, innanzi tutto la professionalità. Argomento ripreso anche da Giorgio Pilara, che nel suo intervento ha analizzato la situazione della formazione a distanza degli ormeggiatori effettuata tramite la società Thesi, organizzatrice del portale internet. Ma al di là dell'informativa tecnica, ciò che il coordinatore del gruppo di lavoro 'Aggiornamento e qualificazione professionale' vuole porre in evidenza l'accoglimento dell'iniziativa Angopi. Infatti: *Da parte dell'intera delegazione di Confitarma, Federlinea, Federagenti, Organizzazioni Sindacali, Assoporti, Comando generale Corpo Capitanerie di porto* (ossia l'élite dello shipping e della portualità, ***NdR***) *abbiamo trovato interlocutori che hanno dimostrato un'attenzione propositiva al miglioramento della categoria perché credono fortemente nel nostro progetto i quali reputano tale corso come percorso formativo di qualificazione/riqualificazione dei lavoratori in oggetto rispondente sia ai bisogni della categoria che alle esigenze della portualità nazionale, la quale potrà trarre indubbi vantaggi dal fatto di potersi avvalere di personale sempre meglio professionalizzato e, in questo particolare caso, sempre più capace e cosciente di rendere un servizio di interesse generale di fondamentale importanza per la sicurezza della navigazione e degli approdi, trovando un giusto riscontro nei relativi regolamenti di disciplina emanati dalle Autorità Marittime in forza delle relative norme del Regolamento del Codice della navigazione.* Pilara non ha dubbi. Da questo passaggio, straordinario nel contenuto, si deve comprendere che il futuro della

categoria e dei singoli lavoratori non può che passare attraverso la professionalizzazione e la costante formazione.
Formazione professionale, ma anche sistema integrato di gestione in Qualità-Ambiente-Sicurezza per una virtuosa quadratura del cerchio da parte della categoria ormeggiatori e barcaioli. E qui rientra in scena Giovanni Bevilacqua, coordinatore del relativo Gruppo di lavoro. Cha afferma: "Ribadisco una volta di più che l'implementazione del Sistema è una conferma della capacità organizzativa dei Gruppi, un valore irrinunciabile a garanzia del servizio che istituzionalmente svolgiamo nell'ambito dei nostri porti, a favore della sicurezza della navigazione nelle acque portuali: la Qualità e ancor più l'intero Sistema Integrato è inoltre una modalità di esternazione della buona gestione, sinonimo di efficienza del servizio nei confronti di chi lo utilizza e delle Istituzioni sovra ordinate ai Gruppi".
'Fuori rosa' dell'organizzazione Angopi sono stati gli interventi del dottor Aldo Ortolani che ha informato sulla polizza sanitaria 'Unisalute'. Altrettanto esterni sono stati i saluti portati da ospiti provenienti da Rotterdam: Martin Brussé, presidente della Royal Boatmen Organisation nonché presidente della Dutch Boatmen Association, e da Erik de Neef, responsabile dell'area finanziaria e commerciale della KRVE la maxi-impresa degli ormeggiatori di Rottardam (ma pure di altri svariati servizi marittimi e portuali) con cui intercorre il rapporto di partenariato con i colleghi italiani qui descritto da Paolo Oneto. Gli ospiti dei Paesi Bassi hanno esordito con la notizia di avere inviato all'Unione europea un documento in cui si spiega a fondo l'attività degli ormeggiatori. Ciò è di innegabile peso, tenuto presente la considerazione rivolta agli ormeggiatori olandesi, soprattutto del porto di Rotterdam, dallo shipping mondiale. Che ha avuto un ulteriore motivi per accrescere tale stima, considerato che la KRVE ha sviluppato un sistema che impedisce la rottura dei cavi delle navi all'ormeggio, anche nelle operazioni di carico e scarico. Una novità assai apprezzata dalla clientela, che giustifica appieno il Rotterdam Promotion Price assegnato dal sindaco della città all'impresa portuale (mentre l'artistica riproduzione di un nodo marinaro è stato il 'price' offerto dai due ospiti olandesi al presidente di Angopi Cesare Guidi e al capogruppo degli ormeggiatori del porto di Trieste Giorgio Regolin).
Ospiti di altrettanto rilievo sono stati anche Darko Dudic e Yosiph Milocnic dirigenti ormeggiatori rispettivamente in rappresentanza dei porti croati di Split (Spalato) e di Rijeka (Fiume). Ma soprattutto il direttore marittimo nonché comandante della Capitaneria di porto di Trieste, contrammiraglio (CP) Antonio Basile e il comandante della Capitaneria di porto di Trapani, capitano di vascello (CP) Bernardo Aruta. Nel suo breve indirizzo di saluto il contrammiraglio Basile si è complimentato per il rapporto personale che inter-



Mappa di Trieste, Albrecht Carl Seutter, 1756

corre tra ormeggiatori e personale della Capitaneria, come pure per i miglioramenti del Gruppo. “È un piacere avere a che fare con tanto progresso tecnologico”, ha sottolineato il comandante del porto giuliano. E riferendosi all’indirizzo europeo della Bolkenstein in funzione della sicurezza si è augurato che in Italia ci si investa tenendo conto anche del ruolo dei servizi tecnico nautici. Elogi alla categoria pure da parte del comandante del porto di Trapani, sulle cui banchine ci si fregia dell’approdo di ben 140 navi da crociera nel 2011. Merito anche degli ormeggiatori e dei piloti “che mostrano il polso vero del porto”. E pure plausi agli “ormeggiatori italiani per essersi fatti onore a livello internazionle”; e tra questi l’ormeggiatore di casa propria, ‘inviato speciale’ alla missione off-shore in Angola. In sostanza, una somma di fattori che induce il comandante Aruta a sponsorizzare Trapani quale sede dell’assemblea - convegno 2012 di Angopi. Un sospetto: chissà se l’elegia iniziale di Giovanni Bevilacqua non contenga anch’essa un furtivo, ammiccante invito. Dopotutto le Isole Egadi dalle quali proviene sono in territorio trapanese!

Prima di approdare all’epilogo serale nella frescura e le delizie del ristorante ‘Castello di San Giusto’, affiancato alla cattedrale-simbolo di Trieste e sovrastante le luci del porto storico, la lunga escursione nella sala-convegni del Savoia Excelsor ha incrociato una postilla ricolma di particolare significato. La cronaca ha infatti registrato una decisione maturata in seno al Comitato di presidenza. Ovvero di proporre all’assemblea - che l’ha poi ‘ratificata’ all’unanimità - di incaricare il Gruppo di lavoro Statuto, coordinato da Alessandro Serra, di studiare e individuare, anche attraverso eventuali modifiche allo Statuto stesso, la possibilità di rendere eleggibile l’attuale presidente, o un futuro presidente nelle stesse condizioni. Ovviamente tale risoluzione è volta ‘ad personam’, stante la riluttanza di dover rinunciare tra un anno, per ineleggibilità statutaria, a ciò che il comitato di presidenza definisce il ‘valore aggiunto’ del presidente Cesare Guidi. Ossia, di chi “in questi anni ha portato l’Angopi ad essere un punto di riferimento per l’intero cluster marittimo, che antepone gli interessi della categoria a tutto e a tutti dove l’aspetto sociale è la sua missione, aiutando laddove è possibile il porto piccolo come quello grande da nord a sud. Un valido maestro per noi giovani che da un po’ di anni ci affacciamo alla ribalta nazionale come membri del comitato di presidenza”, e che tengono a chiarire che l’aver avanzato la richiesta “non significa abdicare alle responsabilità che già oggi ci siamo assunti”. Per tutti, ora, come suggerito dallo stesso presidente in sede di conclusioni, è tempo di riflettere.

L’incanto di Trieste tra storia e architettura



Qui Trieste, vi parla...



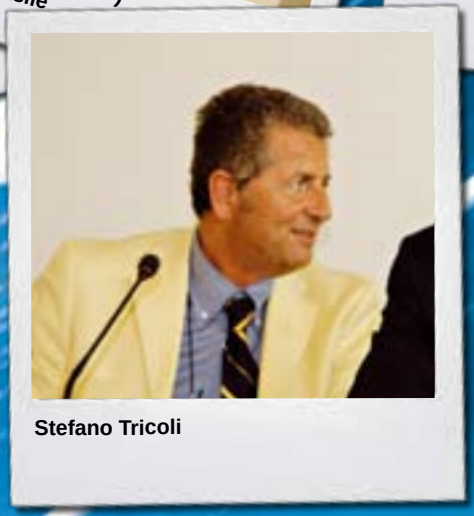
Capitano di vascello (CP)
Bernardo Aruta



Contrammiraglio (CP)
Antonio Basile



Giorgio Regolin



Stefano Tricoli



Francesco Schiavon



Lorenzo Paolizzi



Gianni Puglisi



Giorgio Pilara



Giovanni Bevilacqua



Erik de Neef & Martin Brussè



Antonio di Bernardo

LA RELAZIONE DEL PRESIDENTE DELL'ANGOPI CESARE GUIDI



Le virtù dei 'bonsai

OMAGGIO AI PICCOLI GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI: 'SOCI IN PRIMA LINEA'

E' un sentimento di rispettosa e ammirata considerazione l'omaggio che il presidente dell'Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli dei Porti Italiani ha rivolto ai "soci in prima linea", ovvero ai Gruppi di piccola entità che fanno parte della famiglia ANGOPI. Cesare Guidi ha indirizzato il proprio plauso a questi preziosi "bonsai" germogliati in minuscole entità portuali nel contesto della sua relazione assembleare, rivolgendosi ai 'cari colleghi e amici' presenti giovedì 16 giugno 2011 a Trieste, presso la sala convegni del Savoia Excelsior Palace, prestigioso hotel che giusto quest'anno celebra il proprio centenario, sulla Riva del Mandracchio, prospiciente la Stazione marittima, di fronte al più suggestivo specchio acqueo triestino e a un passo dalla scenografica, storica piazza Unità d'Italia. Dunque, innanzi tutto l'omaggio del presidente Guidi; che non ce ne vorrà se la scansione della cronaca risulterà perciò stravolta nella sua metrica. Ed eccole, allora, queste parole.

[…] Nell'assolvere ai compiti che mi assegna il mio ruolo, ho "girato" per vari Gruppi ascoltando i problemi, in alcuni casi a cercando di risolverli. Incontrando tanti colleghi ho potuto vedere, con l'occhio dell'ormeggiatore, diverse operazioni, manovre, luoghi e ambienti di lavoro. Da Nord a Sud i colleghi parlano della loro professione con emozione, sentono il bisogno di esprimersi in merito, di migliorare i propri strumenti operativi, manifestando la voglia di fare, la voglia di esserci, con la capacità di immedesimarsi nei problemi per svolgere il proprio mestiere con successo, serenamente e in maniera appagante. È un qualcosa che trasuda e che vibra in molti di noi. […] In questo mio "pellegrinare", la cosa che mi ha colpito in particolare da parte di quelli che chiamo colleghi 'soci in prima linea' è il fatto che mi sembrano soprattutto interessati all'improrogabile necessità che finalmente le regole abbraccino anche loro. Sono quelli che appartengono ai piccoli Gruppi.

Sono come i bonsai. Se il seme di una quercia viene piantato in un piccolo vaso si ottiene una riproduzione precisa dell'albero, ma non può crescere più di un palmo di mano. Non c'è niente che non va nella ghianda che ho piantato, solo che cresce in base allo spazio che ha a disposizione. Ecco allora che in queste piccole realtà, si organizza il servizio solo in base alle esigenze del porto, i turni di lavoro non sono mai ben definiti e solo a posteriori si possono registrare gli orari di impegno, operano su banchine che necessitano di strutturali aggiustamenti per favorire accettabili condizioni operative; in altri termini, in accettabili condizioni di spazio. Ma comunque il servizio è svolto, con quello che abbiamo, mezzi, strumentazione, Dpi certamente migliorabili ma comunque sufficienti per erogare il servizio, ovvero far si che il bonsai-quercia formi la propria ghianda. Ed inoltre, la cosa che mi ha colpito, oltre al bisogno delle relazioni umane, è la maturità di questi colleghi dettata dalla motivazione che il sacrificio è fare quello che è giusto per il proprio futuro...

E ora, gli altri punti salienti della relazione della presidenza Angopi. Relazione impostata sulla 9ª assemblea itinerante, quest'anno organizzata a Trieste, estremo lembo nordorientale della portualità nazionale, in uno dei più acconci scenari d'Italia giunta al centocinquantesimo anno della sua Unità. E a tale proposito Guidi osserva che tutte le celebrazioni per valorizzare l'anniversario hanno richiamato ovunque gran partecipazione di popolo, sollecitando *in molti di noi un senso patriottico di cui fino a ieri non avevamo piena consapevolezza.* E nota che tali celebrazioni – *che peraltro ci spingono ad unirci attorno alle istituzioni repubblicane* – hanno anche il merito di arricchire il valore della comune appartenenza, *compreso l'orgoglio di essere cittadini italiani figli di questa nostra sudata terra.* Mentre nella sua veste di *'pellegrino'* - più sopra richiamata - riconosce che non lo ha lasciato indifferente la copiosa esposizione delle bandiere tricolore – *da Trieste a Lampedusa* – sulle strade, nelle porte, fuori dalle finestre, sui balconi e nelle sale dei Gruppi. Da qui il convincimento che: *È un qualcosa che trasmette una forte sensazione di consenso che ti riempe dentro e che ti accorgi che deriva dal valore dell'Unità del nostro Paese e dal lavoro e dall'impegno serio e partecipato che milioni di italiani quotidianamente svolgono.*

IRRIPETIBILE OCCASIONE PER L'ASSEMBLEA A TRIESTE

Ecco, allora, che *occasione migliore per organizzare i nostri lavori a Trieste non poteva esserci*. E per questo il presidente Guidi ringrazia tutti i colleghi "triestini" che hanno voluto e si sono impegnati per ospitare l'assemblea e il successivo convegno Angopi; così come apprezza che da essi sia giunto, *con sentita passione, un aiuto che si è rilevato fondamentale.* E non poteva essere altrimenti, perché: *Ogni volta che vengo a Trieste io, figlio di questo nostro comune mare, sento in me una vibrante emozione,* spiegandone la ragione*; mi legano, infatti, a questi tratti di Adriatico anche le mie giovani esperienze di vita trascorsa a bordo. Ricordo che, lavorando con i triestini, ho conosciuto gente che non aveva tante cose per la testa, ma quelle che aveva le sapeva bene senza bisogno di spiegazioni e, non a caso, i marittimi di questa parte dell'alto Adriatico si sentono i migliori perché sanno sempre prendersi le loro responsabilità, che è la più importante regola per una navigazione sicura.*

Ma anche per un altro motivo. *Qui mi hanno insegnato e ho capito che si naviga su un mare di storia oltre che di acqua salata. Un mare che quando si presenta maiuscolo, più che tempestoso, scatena la sua rabbia sferzato dalla bora, vento pesante che piomba giù dalle giù montagne, con i suoi effetti immediati agitandolo senza mai vie di mezzo. È, infatti, la bora che ara l'Adriatico come le zolle di un campo, rinvigorendolo. Senza di lei questo nostro mare non avrebbe ossigeno, invaso dalla mucillagine, uno stagno putrefatto e limaccioso. Il nome della bora è più antico di Omero. Viene dal mesopotamico Buriash, il dio delle tempeste dei montanari Cassiti, che scesero su Eufrate e Tigri per conquistare Babilonia. La parola "Borea", per dire Nord, viene da lì. Il veneto [il marinaresco] "Buriana", tempesta, pure. Guai se non ci fosse.* E da quell'onda, per Cesare Guidi riemerge pure una memoria ancora più intima, causa tuttora di profonda emozione. *Il nome che porto trae origine da questi luoghi, da un'immane tragedia non imputabile ad un mare che prende e che dà, ma dalla stupidità degli uomini, dalla crudeltà di una guerra che ha trasformato il triangolo magico dell'abbacinante penisola istriana in un luogo di sangue e di lutti. È in queste acque che nel corso della 2ª guerra mondiale, ha perso la vita per affondamento mio nonno Cesare poco più che trentenne. Ma non è di me che voglio parlarvi era solo per confermarvi che queste emotive pulsioni le sento davvero!*

Tornando all'anniversario Unitario il presidente di Angopi riafferma che migliore occasione non poteva esserci nell'aver scelto Trieste, l'ultima città, tra estreme sofferenze e cruenti conflitti, di appartenenza allo Stato italiano. *È noto che questo territorio ha visto sventolare*

in soli 36 anni – dal 1918 al 1954 – ben sette bandiere: austriaca, sabauda, la croce uncinata su sfondo bianco e rosso della Germania nazista, jugoslava, britannica, americana e infine – con il Memorandum di Londra del 5 ottobre 1954, firmato dai rappresentanti di Stati Uniti, Regno Unito, Italia e Jugoslavia – l'allora presidente del Consiglio Mario Scelba annunciò il ritorno di Trieste all'Italia potendo finalmente issare il nostro comune tricolore. Non c'è nessuna venatura sciovinistica in queste riflessioni, semmai un "desueto irredentismo" a favore di tutte quelle terre dove da tempo risiedevano popolazioni di cultura italiana (o ad essa equiparabile) considerato che la zona di Trieste ormai da secoli, era abitata con una netta predominanza di Veneti, Dalmati, Istriani, Friulani e Sloveni, e la lingua parlata era l'italiano e il veneto.

'SBARUFAR', VOCE DEL DNA TRIESTINO

Ovvia sintesi di quanto sopra è il racconto-aneddoto di quando il Consiglio di Presidenza Angopi decise di dar corso ai lavori assembleari a Trieste, delegando una collega dell'Associazione dei necessari contatti per la miglior riuscita dell'iniziativa. Essa tornò a Roma estremamente soddisfatta sia della città sia dei luoghi visitati; ma confessò anche un suo senso di disagio nell'aver constatato una certa litigiosità insorta tra i colleghi, ciò procurandole non pochi imbarazzi, quasi fosse indesiderata. Nel tranquillizzarla, conoscendo gli uomini, la categoria e i problemi, Guidi pensò in cuor suo a quella che viene considerata la "superba arte locale' – lo '*sbarufar*" – spiegabile brevemente con il famoso aneddoto di Eugenio Montale che incontrando un giorno a Milano Italo Svevo gli chiese: "A Trieste vi odiate ancora tanto?". E, infatti, sovvenne a Guidi: *Come è possibile non pensare come tratto distintivo, quasi un dato antropologico che sopravvive indefettibilmente ai rovesci della storia, che lo "sbarufar", non sia all'interno del Dna in una città che ha sette cimiteri, sei religioni e che ha avuto sette bandiere diverse in 36 anni?*

Parlando poi del porto di Trieste ne tratteggia un breve tracciato storico. *Quando l'Austria nel 1815 "ereditò" Venezia da Napoleone, mise il Leone di San Marco sulle sue navi accanto alla bandiera con l'Aquila a due teste e fece grossi investimenti nell'arsenale. Ma le regole austriache era troppo inflessibili, verticistiche e rigorose per le vecchie corporazioni dei mestieri, a questo si aggiunga lo spirito libero e un po' brontolone, che connota il carattere dei veneziani e la miscela diventa esplosiva. Così, quando nel 1848 le varie corporazioni insofferenti a tale rigida disciplina si ribellarono, ammazzando il capo cantiere e spingendo l'intera città alla rivolta, l'Austria, sentendosi tradita, lasciò Venezia e puntò su Trieste e Pola. La prima diventò la base della marina mercantile e della cantieristica navale peraltro in un periodo contrassegnato con il passaggio dalla vela al vapore e quindi dagli scafi in legno a quelli in ferro. La seconda (Pola) un porto militare.*

Nel suo libro le "Le multinazionali del mare" Sergio Bologna triestino "doc" nei capitoli iniziali descrive oltre alle intrecciate vicende portuali che accomunano Genova e Trieste, che proprio in quel periodo risale la nascita della moderna portualità, portando alla formazione di quella ricca borghesia che darà vita a istituzioni finanziarie ancor oggi potenti come le Assicurazioni Generali. In quegli anni Trieste insieme a Marsiglia, era il più importante porto del mediterraneo. È peraltro, triestina la nave, denominata Primo, che nel 1869 all'apertura del Canale di Suez solo per navi a vapore, lo attraversò. Poi nel 1876, lo Stato sabaudo riporta a Genova il primato tra i porti italiani, primato che mantiene tutt'oggi. Ma ancora nel 1913 Trieste è il sesto porto europeo per movimento di sbarchi/imbarchi e quinto per tonnellaggio delle navi.

Cos'è che frena allora lo sviluppo del porto di Trieste? *Non tanto l'adesione all'Italia che sappiamo non capire i nostri mari, ne ha perso la memoria. Li usa soltanto. Figurarsi l'Adriatico. Ma è un qualcosa che inizia molto prima ed è quel conglomerato di forti interessi, attestato nella feroce difesa del diritto e della rendita di posizione che tracciano allora come oggi il destino di un porto. Infatti, già nel 1861 quando il governo austriaco decide di costruire nuove infrastrutture portuali, si trova a dover fronteggiare l'opposizione dei più influenti operatori economici della città che temono di perdere le loro prerogative economiche. Nel frattempo Brema e Amburgo, collegati con la rete ferroviaria all'Impero austroungarico sviluppavano la loro competitività nei confronti del porto adriatico. A Trieste ci si misurava già da allora sull'importanza dei collegamenti ferroviari per sviluppare il sistema portuale dove le merci dovevano sostare per il più breve tempo possibile, ma purtroppo alla fine hanno prevalso, appunto, le rendite di posizione.* E da qui una ulteriore riflessione: *Questo breve compendio di "memorie selettive", questa fucina "storica-*

identitaria" di occasioni perdute non è solo ascrivibile ai potentati triestini di allora, basti, ad esempio, citare che gli armatori genovesi restarono ostinatamente ancorati alla vela, quasi da rendere incerto e problematico fino all'ultimo, l'impiego di navi con le macchine a vapore. Quest'ultimo poi è forse un conservatorismo che investe pure noi ormeggiatori, in quanto sappiamo che più di uno avversò l'utilizzo del motore e dell'elica in sostituzione dei remi.

RIFLESSIONI SUL PASSATO PER LE STRATEGIE FUTURE

Ora però occorre calarsi nel vivo dell'assemblea Angopi. Che, itinerante per definizione, offre anche spunti per riflettere sull'anno trascorso. *È quindi tempo di consuntivi per valutare e confrontarci sul lavoro svolto, sugli ostacoli e gli imprevisti incontrati nel nostro cammino, sulle linee e sulle strategie da mettere in campo per affrontare le sfide future. In questa analisi cerco di limitare gli accenni alla politica al minimo indispensabile, così come evito di fornirvi il profluvio di dati sull'andamento dei traffici, che comunque si possono ricavare dalle relazioni che le assemblee generali delle varie associazioni hanno tenuto in questi periodi. Analizzando il lavoro svolto sarebbe però incompleta la nostra valutazione se non tenesse conto del tempo in cui viviamo e degli straordinari fenomeni che assieme alle più incongrue contraddizioni caratterizzano il nostro tempo. Penso per esempio all'incredibile successione delle rivoluzioni e delle conquiste tecnologiche – nell'ambito dell'astrofisica, dell'informatica, dell'elettronica – di cui ne sta beneficiando l'intero genere umano.*

Un indubbio, straordinario progresso del nostro tempo, dunque. Ma come non denunciare che in modo esponenziale si sono allargate anche le diversità. Dati recenti, esposti da Guidi, attestano che i 225 patrimoni privati più grandi del mondo raggiungono, insieme, i mille miliardi di dollari; somma pari al reddito annuale cumulativo di 2,5 miliardi delle persone più povere del pianeta, che rappresentano il 47 percento della popolazione totale. E fa sensazione, inoltre, pensare che i patrimoni delle quindici persone più ricche della terra sono superiori al prodotto interno lordo (PIL) di tutti gli stati africani a sud del Sahara, fatta eccezione per il Sudafrica; mentre il volume d'affari della General Motors supera il PIL della Danimarca, quello della Exxon Mobil quello dell'Austria; e questo a fronte di centinaia di milioni di esseri umani condannati ogni anno alla miseria, alla morte, alla disperazione.

E allora, *come è pensabile e giustificabile che una tale disparità avvenga su un pianeta colmo di ricchezze, che produce beni che potrebbero reggere al fabbisogno pari al doppio degli attuali abitanti della terra? E come poter fronteggiare il prossimo futuro visto che la popolazione mondiale ha impiegato milioni di anni per raggiungere il primo miliardo, poi in 123 è arrivata al secondo, al terzo in 33, al quarto in 14, al quinto in 13, e secondo le proiezioni delle Nazioni Unite il sesto promette di arrivare in altri 11. È noto che già da adesso tale disparità comporta ogni giorno la sofferenza moltissime persone, quasi sempre vittime dell'unico imperativo dominante: il profitto senza regole. Questo è, infatti, un mondo nel quale le difficoltà economiche sono dovute non tanto a problemi relativi alla produzione e al consumo, quanto alla mancanza di una governance globale, che favorisca una distribuzione più equa delle ricchezze.* Ecco perché, a parere di Guidi, *'oltre ad essere la sede dei veti incrociati, dell'uso della forza per ragioni di giustizia'*, l'ONU dovrebbe essere l'incarnazione della coscienza pubblica internazionale; e organismi come l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS), l'Organizzazione internazionale del lavoro (OIL), l'Organizzazione per l'alimentazione e l'agricoltura (FAO), il Fondo per l'infanzia (UNICEF), l'Organizzazione per la scienza e la cultura (UNESCO) dovrebbero esserne il reale braccio operativo.

Venendo al Mediterraneo, il presidente di Angopi ritiene che la recente instabilità lungo la sua sponda Sud, con messa in discussione dei Rais corrotti e antidemocratici, proponga la possibilità di una nuova crescita democratica, in contrapposizione, però, al rischio di forti tensioni, con ulteriori instabilità e intolleranze, che si aggiungono all'irrisolto problema israelo-palestinese. *Sono stato a Lampedusa di recente e ho toccato con mano le nostre difficoltà a gestire il rapporto con il sud del Mediterraneo, e lì ho ancora meglio capito, quanto sia inutile, oltre che sbagliato, lasciarsi sopraffare da logiche di 'netta intolleranza' pensando che la cosa migliore sia quella di poter superare le difficoltà rinchiudendoci. Che strano tempo! Da una parte viviamo in modo completamente globalizzato, dall'altra alimentiamo le più deteriori chiusure nazionalistiche, che sanno tanto di razzismo.*

Richiamandosi a quanto detto in una sua recente relazione, il presidente Guidi ribadisce che, diversamente dagli organismi richiamati sopra, l'attuale sistema mondiale - gestito da Fondo Monetario Internazionale, World Trade Organisation, Banca Mondiale - ha messo i

500 milioni di lavoratori che hanno conquistato dignitose tutele in competizione col miliardo e mezzo dei lavoratori dei paesi emergenti, sottopagati e privi anche dei minimi diritti; e ciò in uno scenario in cui lo sviluppo tecnologico, con le macchine che sostituiscono l'uomo, espelle sempre più forza lavoro. Fatte salve, però, talune eccezioni, dove tecnologia e forza lavoro coesistono intersecando i reciproci pregi. Come appare, ad esempio, nella professione degli ormeggiatori e barcaioli, dove ancora oggi occorre l'insostituibile opera dell'uomo per le operazioni di ormeggio, nonostante l'alta tecnologia e l'ausilio di internet. *Ed è in queste attività, dove l'azione dell'uomo non è fungibile, che il lavoro resta la voce centrale, una ricchezza, la forza, una ragione di coesione sociale e di solidarietà dell'intero Paese. Parlo del lavoro come ruolo e funzione nel quale l'individuo partecipa alla vita e all'economia della collettività di cui fa parte producendo e per questo ottenendone un ricavo. D'altro canto un uomo che ha costantemente paura di perdere il suo posto lavoro, o che è addirittura incapace di trovare un'occupazione, lasciato così senza protezione davanti a grandi rischi sociali, è chiaro che oltre a perdere la sua qualità di cittadino, e quindi la dignità umana, non può essere un uomo libero.*

Parlando della situazione economica italiana Guidi osserva che secondo l'Ocse il Pil crescerà dell'1,2% quest'anno e dell'1,6% nel 2012, e solo dal 2014 la crescita tornerà ai livelli del 2007. *Troppo poco!* Secondo i dati di Bankitalia, il 10% della popolazione italiana detiene il 45% della ricchezza totale, mentre il 50% della popolazione possiede solo il 10% della ricchezza stessa. Dai dati Istat si rileva che al Nord, il 4,8% delle famiglie è in condizioni di 'povertà relativa', mentre, al Sud, questa percentuale arriva addirittura al 22%. Secondo l'Istat le famiglie in condizioni di 'povertà relativa' sono 2 milioni 657 mila: quindi, con una media di circa 2,9 per nucleo familiare: *Parliamo di 7 milioni 810 mila persone povere*, chiosa il presidente Angopi (segnalando poi che nella Ue s'intende per tasso ufficiale di povertà, per cui uno è povero, se vive con meno del 60 per cento della mediana del Pil pro-capite). E che *nello stesso Centro-Nord il prodotto cresce meno che nei paesi europei più avanzati ed eppure se abbiamo imprese di eccellenza – all'avanguardia della tecnologia – il nostro disavanzo con l'estero aumenta e il settore dei servizi, privati e pubblici, registra situazioni di arretratezza.*

Però anche se da più fonti si afferma che: nella crisi la caduta dell'Italia è stata maggiore, dopo la crisi la ripresa è stata minore, e nonostante i dati riportati, è almeno opportuno concordare con quanto affermato dal Ministro Tremonti, sul fatto che in questa fase solamente, e purtroppo, le cose negative fanno notizia. "È come se ci fosse un'auto con a bordo una famiglia bloccata sui binari". Normalmente si tiene alla famiglia – ma in questo momento – c'è chi tifa per il treno. Allora partendo dal dato che i conti pubblici sembrano aver tenuto, ora però senza più ritardi e tentennamenti, occorre sorreggere quella crescita economica che ci deve riportare ai livelli pre-crisi. A tal riguardo in modo unanime gli osservatori sostengono che c'è la necessità improrogabile di varare in modo serio e profondo riforme strutturali, dal fisco all'amministrazione pubblica, dall'università alla cultura, dall'innovazione al lavoro alle infrastrutture, dai giovani al welfare, dalla moralizzazione della vita pubblica e in particolar luogo dar corso ad una razionale redistribuzione della ricchezza. È chiaro quindi che la politica deve reagire e dar vita ad un "Progetto Italia" che affronti questi problemi: valorizzando la nostra struttura industriale, favorendo un piano energetico che agisca sui costi di un'energia pulita, investendo sulle potenzialità dei nostri porti, sulla logistica e sulla filiera marittimo-portuale, incentivando l'efficienza dei servizi.

E qui, sulla funzione portuale insiste. *È noto che nel nostro comparto, manca una politica del 'Sistema Paese' che crei la nostra rete competitiva in Europa e nel mondo. La debolezza infrastrutturale è evidente, il livello di fatiscenza delle nostre strade e ormai incettabile e non è più sopportabile il calo delle risorse pubbliche destinate ai nostri porti, che dovrebbero essere i nodi di un'efficiente rete logistica se non esistessero quelle strozzature alle connessioni del cosiddetto "ultimo miglio". Non dimentichiamo che la portualità italiana è un articolato sistema di porti polifunzionali con adeguati livelli di specializzazione seconda, per merci movimentate in Europa, solo al Regno Unito. Siamo invece al primo posto al mondo per il movimento dei passeggeri, quando a questo si aggiunga il traffico dovuto al collegamento con le isole. È chiaro inoltre, che la nostra portualità registra ancora quel delicatissimo periodo che iniziato a metà del 2008 si è protratto fino al primo trimestre del 2010 seminando scompensi e contrazioni nei traffici mondiali, anche se in misura diversa tra le aree geografiche. Europa ed Italia comprese. Tale rappresentazione si attaglia anche al nostro settore.*

Settore professionale di ormeggiatori - barcaioli di cui Guidi enumera gli scompensi e ap-

punto le contrazioni avvenuti nella categoria, non dimenticando altresì di sollecitare taluni Gruppi ad una maggiore presenza anche nelle pur molestie burocratiche annuali, considerato anche che il rabbuffo avviene oltre la metà di giugno... Comunque, *in questo quadro pur su dati parziali (48 gruppi su 60) devo dire che nella comparazione: fatturato 2009 – fatturato 2010 (dati che riportano circa l'86% dell'intero fatturato 2009) registriamo un più 4,63%. Le prestazioni nello stesso periodo (qui siamo al 95% del 2009) registrano una variazione del più 1,14%. Suddividendo per lo stesso periodo tali valori per macroaree abbiamo:* ***Adriatico****: prestazioni -2,42%, fatturato + 5,07 (è ovvio che l'attività al Gnl ha determinato una certa incidenza);* ***Sicilia****: prestazioni – 0,19%, fatturato + 0,89;* ***Sardegna****: prestazioni – 0,49%, fatturato + 0,08;* ***Tirreno****: prestazioni 3,09%, fatturato + 8,83.* Ovvero, *dai dati che ho esposto, seppur parziali, si può evincere la generale capacità di tenuta economico-sociale dei nostri Gruppi pur nella profonda crisi che stiamo vivendo.*

A questo punto la relazione del presidente Angopi fa rotta sul *quel processo di completamento delle liberalizzazioni da estendere ai trasporti e ai servizi pubblici, invocato e sostenuto da più osservatori in modo bipartisan.* Per il quale Guidi richiama la vigile attenzione della categoria. Perché: *Qui non è solo in discussione il nostro ruolo e le nostre prerogative, ma inseguendo le politiche liberalizzatrici – che indubbiamente in alcuni settori hanno prodotto un efficientamento dei servizi – con argomentazioni prettamente ideologiche, non curanti quindi della specificità di carattere sociale in capo ad alcune funzioni e servizi, si può ritenere che una loro diffusa estensione non può produrre e non ha prodotto i risultati auspicati. Noi restiamo ancora ancorati al valore e al ruolo dello Stato regolatore che favorisca un nuovo modello di sviluppo che non sia prigioniero della moltiplicazione dei consumi come unica via d'uscita dalla crisi. Sembrano, infatti, già dimenticate le cause, le criminali patologie, che hanno determinato questa crisi planetaria. E nell'aver già dimenticato tutto ciò che è avvenuto, la regia – certo con qualche paletto – debba essere del solo mercato, e quindi lasciare nuovamente campo libero alla finanza. Mentre la democrazia e quindi le regole sono intese e considerate solo degli ostacoli.*

Al contrario, la crisi deve indurre ormeggiatori e barcaioli a riflettere sulla validità di certi modelli; e da essi stessi deve partire non solo la vigilanza, ma un impegno militante affinché veda la categoria parte attiva in tutte le positive iniziative che si muovono in tale direzione, e altrettanto fermi nell'osteggiare posizioni legate ai miopi tornaconti di parte. *A tal riguardo pensando ad un settore vitale nel campo marittimo quali sono i porti, fermo restando che nessuno nega l'importanza e la validità stessa dell'intervento privato, è altrettanto indubbio che talune attività all'interno e all'esterno del porto debbano inevitabilmente rispondere ad una funzione pubblica della "entità porto". Partendo dall'assunto che è inaccettabile il fatto che i guadagni spettino ai privati mentre le perdite devono andare in capo alla collettività, occorre vigilare, ad esempio, su quei faraonici progetti, fatti appunto apparire come iniziative private di cui però lo Stato devi farsi garante del finanziamento, attuabili viepiù solo se le vigenti regole vengono stravolte.* Attira, perciò l'attenzione dell'uditorio sul fatto che il richiamo alle regole non vada ascritto alla sua qualità di rappresentante della categoria, dove è evidente la necessità di preservare un assetto regolato nel "mercato" dei servizi erogati dai Gruppi, *ma destano non poche perplessità quei punti fermi ribaditi da un noto gruppo bancario come* – a) *l'adozione di specifici decreti legislativi,* b) *la nomina di un commissario straordinario,* c) *l'impegno a non stanziare risorse pubbliche per terminal considerati concorrenti. Tutte condizioni poste come pregiudiziale per intervenire.*

Qui Guidi propone due proprie riflessioni. La prima: *C'è da considerare che un buon partenariato pubblico-privato, dovrebbe comunque garantire sia il rendimento finanziario per gli investitori, sia un rendimento sociale per gli utenti, necessario a giustificare la quota rilevante di spesa che tipicamente viene coperta dal settore pubblico. Di norma, questo aspetto nelle citate operazioni, è spesso troppo trascurato, anche per via di un'asimmetria informativa ed economica che va a tutto vantaggio del privato. E ancora. Nell'attesa che la riforma venga definitivamente approvata, registriamo prese di posizione, riconducibili a tornaconti di 'egoismo territoriale' o all'esercizio di un potere da gestire a livello locale, 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.*

Poi, la seconda. *C'è da notare che anche in Italia così come negli Stati Uniti, nel Regno Unito e in molte altre parti del mondo, alti dirigenti di istituzioni sono diventati ministri o titolari di importanti cariche pubbliche; ex ministri sono diventati dirigenti di grandi imprese; top manager sono stati nominati ministri. La lista tra questo scambio di funzioni – i labili confini tra politica ed economia – può essere molto lunga. Di solito diciamo che 'i convertiti sono sempre i peggiori avversari dei loro vecchi amici'. Scrive Jean Starobinski:*

'L'essere umano è un difficile enigma in cui luce e buio si trovano a fianco in un instabile equilibrio'. Da tempo si suole propriamente parlare, al riguardo, di "revolving doors", porte girevoli. Negli Stati Uniti si stima che un terzo di ex deputati ed ex senatori sono diventati consulenti di società alle quali suggeriscono i modi più acconci per influenzare le commissioni parlamentari di cui loro stessi, per lungo tempo, hanno fatto parte. È anche avvenuto negli ultimi anni che vari capi di governo europei, non appena lasciata la carica per scadenza di mandato o per dimissioni, abbiano trovato occupazione come esperti in grandi società con cui il governo da loro presieduto, aveva trattato in precedenza complesse questioni in campo energetico o ambientale…

E venendo all'Italia: *Anche nel nostro Paese le "porte girevoli" hanno avuto e continuano ad avere una discreta diffusione; perfino nel nostro ambito non manca chi oggi attacca, perfino in sede giudiziaria e con specifiche iniziative editoriali, il nostro sistema, mentre qualche anno fa, alla ricerca di consensi per un'imminente appuntamento elettorale, esaltava il ruolo dei servizi tecnico-nautici quali garanti della sicurezza con obblighi di servizio pubblico. I nostri "detrattori" non dormono mai e che non siamo certamente noi ad andare a cercare i problemi. Per cui quando consigliamo di tenere le cinture allacciate non ci inventiamo nessun pretesto perché effettivamente le ragioni esistono.*

LA 'VIA RÈGIA', DELL'AUTOREVOLE REGÌA

Qualche passo indietro. *Quando presi per la prima volta, in qualità di Presidente, la parola di fronte a quest'Assemblea, ormai nel lontano 14 gennaio del 2003, dissi di avvertire, fra l'altro, la responsabilità di guidare l'Angopi pur nel segno della continuità, verso un percorso di rinnovamento puntando al cambiamento soprattutto a favore di un'attività più partecipata e aperta agli associati, espandendone e rafforzandone l'azione nel vasto campo dei vari obiettivi e indirizzi che insieme dovevamo prefiggerci.* E quindi, pescando nel diletto mare delle citazioni narra che Euclide avesse detto a Tolomeo: "In geometria non esistono vie règie". *Questo per dire che bisogna stare sempre attenti alla grande varietà di considerazioni, e che le valutazioni devono essere sensibili e interessate a tutti i fattori immaginabili per costruire una comune strategia d'azione nell'interesse dell'intero mondo della categoria. Poi è chiaro che occorre una cabina di regia, e se autorevole è ancora meglio, che coordini le azioni, che organizzi le iniziative che a volte possono richiedere, per intercettare il consenso di tutti, dei tempi davvero lunghi. Ma la democrazia è discussione è ragionare insieme. Discutere serve sempre e tra le altre cose rafforza il legame di appartenenza all'Associazione fondata per la difesa e la tutela delle nostre prerogative.*

In questi vorticosi anni mi sembra di poter dire che non abbiamo creato una via règia alla valutazione delle politiche associative. Ciò che è emerso posso confermare che è una dimensione partecipata, intensa e coinvolgente. L'Angopi quindi ha risposto. Lo ha fatto grazie al suo patrimonio di competenze; grazie al suo spirito di appartenenza assumendo come logica di elaborazione strategica i nostri incontri, le commissioni, i vari momenti di confronto come luogo di crescita e in tal senso quella vissuta tutti i giorni, è il primo luogo della nostra formazione. Nel frattempo abbiamo capito che anche l'Angopi, in quanto struttura associativa, doveva aggiornarsi e qualificarsi continuamente per rappresentare interessi, fornire servizi, essere tavolo d'integrazione progettuale e soggetto sempre più rappresentativo dei Gruppi. Ovviamente l'Angopi non è una holding, i Gruppi sono autonomi e solo la condivisione dei progetti elaborati anche presso la stessa Associazione, possono trovare la sua effettiva concretizzazione. Quindi l'esigenza che è sorta e che abbiamo condiviso insieme, è stata quella di ulteriormente qualificare e potenziare la struttura Associativa, avendo presente, in tal senso, che l'equilibrio tra "i poteri" in capo agli organismi eletti e "le funzioni" che vanno assegnate alla struttura, restano sempre suddivisi all'interno delle governance Angopi. Le responsabilità e competenze del Presidente e del Consiglio, restano normalmente diverse e separate rispetto a quelle del Segretario Generale.

Detto questo, come è noto, a decorrere dal primo gennaio del corrente anno abbiamo inserito Lorenzo (Paolizzi, ndr) nel ruolo di Segretario Generale dell'Angopi. Innanzitutto tale opzione, giova rilevare, è stata possibile perché in questi anni, tutti insieme, abbiamo perseguito con decisione la strada del risanamento del nostro bilancio e del rafforzamento patrimoniale. Questo positivo risultato si è potuto verificare per una serie di concause tra le quali un aumento dello 0,5% dei contributi associativi; un minore impegno che ci aveva visti negli anni passati esposti in costose vertenze; una più razionale gestione della vita associativa. L'obiettivo che ci siamo dati con questa scelta è quello di poter rispondere

in modo sempre più adeguato alle articolate esigenze dell'attività associativa, chiamata ormai quotidianamente ad operare su più fronti, nazionali e comunitari. Ecco, allora che *l'inserimento di Lorenzo è avvenuto in un contesto associativo che ha conosciuto in questi anni un oggettivo processo di crescita, testimoniato da importanti risultati, autonomamente conseguiti attraverso rapporti con gli Enti che a diverso titolo si interessano di questioni riguardanti gli ormeggiatori e i barcaioli. Cito, solo per fare un esempio, il rilascio delle autorizzazioni del Ministero dello Sviluppo Economico per l'istallazione e l'esercizio di stazioni radioelettriche. In tale contesto, la figura del Segretario Generale rappresenta un ulteriore tassello per integrare le conoscenze già presenti nell'Associazione, per meglio tutelare gli interessi della categoria e per fornire un servizio sempre più qualificato agli associati. In effetti, anche attraverso un più stretto legame con la Confcommercio e con la Legacoop, l'Angopi ha predisposto un attento monitoraggio sull'evoluzione normativa in materia ambientale, di salute e sicurezza dei lavoratori sui luoghi di lavoro, previdenziale, fiscale, giuslavoristica, portuale etc, di tutte quelle materie, insomma, che possono interessare l'attività dei Gruppi.*

Sviscerando gli incarichi demandati all'Associazione Guidi rileva l'attenzione con la quale è pure seguita l'attività parlamentare, *con specifico riferimento alle Commissioni di Camera e Senato che si occupano di temi di nostro interesse.* Evidenzia anche come tutto il personale dell'Associazione sia stato coinvolto in questa nuova attività; *e riunioni interne, solitamente organizzate il lunedì mattina, costituiscono il momento per la socializzazione delle conoscenze, finalizzata a consentire un costante aggiornamento dell'intera struttura.*

L'attività non si limita al solo monitoraggio della nuova normativa, ma, una volta individuata quella di interesse, si amplia alla ricostruzione dell'intero quadro normativo nel quale questa si inserisce, ciò al fine di pervenire ad una conoscenza della materia quanto più possibile approfondita. *Si tratta, ovviamente, di un cantiere aperto, finalizzato a realizzare un progetto ambizioso di medio lungo periodo, che la struttura mi pare abbia condiviso con interesse pur con le incertezze che possono comprensibilmente accompagnare ogni novità. L'Angopi nell'accompagnare queste novità valuterà in corso d'opera, se sarà verosimilmente necessario il ricorso a specifica attività formativa, realizzandola una volta focalizzato l'effettivo fabbisogno.*

Proprio in funzione di questa possibile esigenza, si è provveduto ad iscrivere l'Angopi a "FORTE", il fondo interprofessionale per la formazione, costituito, fra gli altri, dalla Confcommercio, a cui è destinato il contributo per la disoccupazione involontaria, pari allo 0,30%, utilizzato dal Fondo per iniziative di formazione a favore degli iscritti, senza, quindi, alcun onere a loro carico. *In attesa che il Fondo pubblichi nuovi avvisi di interesse per l'Angopi, per rispondere ad un'imminente esigenza dell'Associazione è già stata effettuata attività formativa in materia di certificazione di qualità.* Naturalmente, lo sforzo che l'Associazione sta compiendo per meglio rispondere alle esigenze dei Gruppi deve essere supportato dai Gruppi stessi, *dai quali ci aspettiamo di ricevere segnalazioni circa eventuali criticità sulle materie prime ricordate. In effetti, solo la conoscenza delle specifiche problematiche consentirà all'Associazione di meglio tarare la propria competenza alle effettive esigenze degli associati, per poter assolvere nel miglior modo possibile ai compiti di assistenza statutariamente previsti.*

Colgo, quindi, l'occasione per sollecitare i Gruppi a considerare l'Associazione l'interlocutore privilegiato con cui relazionarsi per chiedere informazioni, pareri, chiarimenti o assistenza su questioni sorte nello svolgimento della propria attività anche a consolidamento dell'identità, e dei valori costitutivi della nostra Associazione. Voglio anche dire che dobbiamo essere in grado di assumere una nuova qualità e competenze, essere più presenti anche come soggetto politico nei territori essendo il radicamento territoriale dal mio punto di vista un valore essenziale. Per quel che ci riguarda siamo a disposizione con le nostre idee, i nostri progetti, le nostre competenze, per avviare e sostenere una nuova fase di collaborazione, concertazione, programmazione condivisa assieme a voi.

QUEI GRUPPI 'BONSAI' SCHIERATI IN PRIMA LINEA

E adesso i "bonsai' di cui per sommi capi ad inizio resoconto, adesso reinseriti però integralmente e nella precisa collocazione assegnata dal presidente Angopi nella sua relazione.

Vorrei ora accennare che nelle ultime settimane sono state realizzate numerose iniziative, celebrazioni, ricorrenze, che hanno coinvolto, da un lato, i nostri Gruppi e, dall'altro, alcuni autorevoli rappresentanti della politica, delle amministrazioni, delle imprese, e non posso fare altro che complimentarmi con questi Gruppi. Nello stesso

tempo nell'assolvere ai compiti che mi assegna il mio ruolo, ho "girato" per vari Gruppi ascoltando i problemi, in alcuni casi a cercando di risolverli. Incontrando tanti colleghi ho potuto vedere, con l'occhio dell'ormeggiatore, diverse operazioni, manovre, luoghi e ambienti di lavoro. Da Nord a Sud i colleghi parlano della loro professione con emozione, sentono il bisogno di esprimersi in merito, di migliorare i propri strumenti operativi, manifestando la voglia di fare, la voglia di esserci, con la capacità di immedesimarsi nei problemi per svolgere il proprio mestiere con successo, serenamente e in maniera appagante. È un qualcosa che trasuda e che vibra in molti di noi.
È vero che ho ascoltato anche obiezioni dissapori sulla gestione interna, ma credo che un po' tutti dobbiamo metterci in testa che è giunta l'ora di abbandonare sterili e astratte contrapposizioni, che servono solo per mantenere gli eserciti schierati a difesa non si sa di quali ben specifiche fortificazioni. Concedetemi una digressione. L'Angopi per tutti noi è una fucina di apprendimento al servizio della categoria e della stessa portualità. I colleghi che ricoprono il ruolo di Capo Gruppo – e che transitano dall'associazione per i mandati che le vostre assemblee interne gli assegnano – molto spesso, il prezzo che devono pagare, per il loro impegno, è l'indifferenza di molti se non una vera e propria ostilità da parte di qualcuno. Nulla rischia di uccidere la democrazia più che l'eccesso di democrazia e di benessere! Come dicevo, quando si affrontano e si riportano i problemi è perché esistono, non sono costruiti artatamente dal Capo Gruppo!
Ma tornando al ragionamento iniziale, in questo mio "pellegrinare", la cosa che mi ha colpito in particolare da parte di quelli che chiamo colleghi "soci in prima linea" è il fatto che mi sembrano soprattutto interessati all'improrogabile necessità che finalmente le regole abbraccino anche loro. Sono quelli che appartengono ai piccoli Gruppi. Sono come i bonsai. Se il seme di una quercia viene piantato in un piccolo vaso si ottiene una riproduzione precisa dell'albero, ma non può crescere più di un palmo di mano. Non c'è niente che non va nella ghianda che ho piantato, solo che cresce in base allo spazio che ha a disposizione. Ecco allora che in queste piccole realtà, si organizza il servizio solo in base alle esigenze del porto, i turni di lavoro non sono mai ben definiti e solo a posteriori si possono registrare gli orari di impegno, operano su banchine che necessitano di strutturali aggiustamenti per favorire accettabili condizioni operative; in altri termini, in accettabili condizioni di spazio. Ma comunque il servizio è svolto, con quello che abbiamo, mezzi, strumentazione, Dpi certamente migliorabili ma comunque sufficienti per erogare il servizio, ovvero far si che il bonsai-quercia formi la propria ghianda. Ed inoltre, la cosa che mi ha colpito, oltre al bisogno delle relazioni umane, è la maturità di questi colleghi dettata dalla motivazione che il sacrificio è fare quello che è giusto per il proprio futuro. Nasce anche da queste considerazioni, dall'essere protagonisti e consapevoli di questo processo di sviluppo condiviso, l'importanza di avere regole comuni per assicurare un terreno uniforme a livello nazionale ed è per questo che diventa importante il sostegno dell'Angopi non solo come utile sinergia, ma soprattutto perché abbraccia l'idea che il Gruppo può contare sull'appoggio di tutta la categoria di riferimento.

REQUISITI PROFESSIONALI SUL MERCATO PORTUALE

Formazione del personale. Guidi la pone tra le questioni che appaiono centrali per il sostegno che la categoria può offrire. *Nelle attività di ormeggio e battellaggio la compagine del personale è la nostra ricchezza. Continuiamo ad affinare la nostra qualificazione, puntiamo sullo sviluppo professionale, consapevoli che il nostro futuro è nel capitale di conoscenze e abilità degli ormeggiatori e barcaioli che lavorano nei Gruppi. Certo esistono e sono d'obbligo le buone pratiche. L'esercizio dei servizi di ormeggio e battellaggio richiedono la partecipazione di personale qualificato, che abbia una conoscenza completa delle condizioni in cui il servizio deve essere prestato. È indispensabile che chi svolge il lavoro sia in possesso delle necessarie abilitazioni nautiche, ma quello che voglio rilevare, se non si è inseriti in un percorso istruttivo articolato su più livelli, si rischia di rimanere esclusi dalla conoscenza di processi importanti. Capisco le critiche al nostro specifico corso, capisco gli impegni che ci occupano oltremodo, ma ampliare gli orizzonti significa anche comprendere dove e come avvengono le trasformazioni, le innovazioni, le scelte politiche.*
All'atto pratico, dalle informazioni affluite ad Angopi si deduce che in alcuni Gruppi si sono già raggiunti importanti obiettivi accompagnati da notevoli successi, mentre altri stanno ancora cercando di raggiungerli. Alcuni hanno dimostrato di funzionare mentre altri sono ancora alla ricerca dell'autosufficienza. Alcuni sono estremamente attivi mentre altri sono sostanzialmente stazionari. *Noi però dobbiamo crederci ed impegnarci a favore di*

una formazione spendibile per una nostra chiara e peculiare qualificazione. Far vivere certi argomenti in un ambito formativo vuol dire aiutare la costruzione di una coscienza, in quanto, per essere credibili, bisogna fornire risposte efficaci e immediate a richieste sempre più diversificate. Ecco, dunque, l'esigenza di potenziare la formazione coordinando meglio le esperienze già esistenti e puntando sulla continuità dei corsi il cui piano didattico deve rispondere non solo a esigenze operative ma anche di carattere sociale.

E ancora. *La formazione è tale se permette di stare sul posto di lavoro con accresciuta consapevolezza. È per questo che abbiamo sviluppato, in modo condiviso, programmi di formazione specifici di categoria, una specie di consegna "chiavi in mano" di un programma nostro in grado di funzionare, e che richiede come primo step, un percorso di cinque anni. Quella che stiamo portando avanti deve essere una formazione – munita di standard nazionali omogenei – con un bagaglio trasversale di competenze che vanno sbandierate e spese anche come antidoto verso proposte di modificazione dei modelli.* Questo perché nella stessa Comunità Europea gli Stati membri possono imporre specifici requisiti professionali ai lavoratori operanti nei porti, restringendo quindi l'accesso a questo "mercato del lavoro" senza che ciò determini alcuna violazione del diritto comunitario. *E poiché il diritto comunitario non preclude il potere degli Stati membri di imporre qualifiche professionali adeguate alle persone che lavorano nei porti, gli Stati stessi possono richiederne il rispetto, nei limiti della proporzionalità, anche precludendo l'accesso al mercato del lavoro ai soggetti non dotati di tali qualifiche professionali.*

Parlando di Comunità Europea Guidi ribadisce che a Bruxelles si stabiliscono le politiche, e non solo le norme, che abbracciano le attività marittimo-portuali. E informa che in data 28 marzo la Commissione ha presentato il Libro Bianco - documento contenente le proposte per azioni comunitarie - intitolato "Tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti. Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile", con il quale la Commissione intende, fra l'altro, dare un ulteriore impulso al mercato unico del settore dei trasporti, individuando una serie di misure volte a facilitare il movimento dei passeggeri e delle merci, ridurre i costi e migliorare la sostenibilità delle diverse modalità di trasporto. Nel cui ambito, con specifico riferimento al settore marittimo, particolare attenzione è riservata alla sicurezza della navigazione, alla security e alla salvaguardia dell'ambiente, per il cui miglioramento è previsto il potenziamento al ricorso alle tecnologie informatiche.

Sempre con specifico riferimento al settore marittimo portuale, destano alcune perplessità le considerazioni in materia di modalità di accesso al mercato dei servizi portuali. Specificamente, nell'elenco delle iniziative riportate è esplicitamente indicata una rivisitazione delle disposizioni che limitano l'accesso al mercato dei servizi portuali. Da informazioni raccolte, sappiamo che l'ECSA, nel corso di un incontro sul PEC, ha fortemente sostenuto la necessità di liberalizzare l'accesso al mercato dei servizi portuali. In tale documento si percepisce chiaramente come il citato Organismo comunitario consideri un elemento di criticità il fatto che in alcuni porti i servizi tecnico nautici e le operazioni portuali siano resi in regime di monopolio o, comunque, non in un mercato completamente liberalizzato, manifestando un certo rammarico per gli esiti dei tentativi fatti in passato per l'apertura dei mercati.

Occorre anche sottolineare che con riferimento a tutte le tipologie di trasporto, e quindi anche ai servizi ad essi connessi, la Commissione anticipa un'iniziativa volta ad estendere il ricorso alle gare per la prestazione di servizi pubblici, con l'obiettivo di garantire servizi efficienti e di alta qualità. Non manca infine nel Libro Bianco l'attenzione agli aspetti sociali, riconoscendo la Commissione che l'apertura dei mercati deve tenere in considerazione la qualità e le condizioni di lavoro, essendo le risorse umane una componente strategica per garantire un'elevata qualità nel sistema dei trasporti. E nell'ottica di favorire un sistema sicuro è esplicitamente prevista la definizione di un comune quadro di riferimento in materia di formazione dei lavoratori impiegati nelle diverse attività portuali.

Tornando con pensiero a trascorse esperienze il presidente Angopi rammenta che nelle naufragate proposte di Direttive, il Parlamento Europeo di allora apportò diversi emendamenti, evidenziando l'importanza di considerare le caratteristiche di servizio pubblico dei servizi tecnico-nautici, oltre che le esigenze di sicurezza ad essi connesse. *Ora, invece, non sappiamo assolutamente cosa pensa il nuovo Parlamento europeo e il nuovo Consiglio dei Ministri allargato ad altri dieci Paesi. Il vero punto, quindi, è che dovremo ricostruire un equilibrio di valutazioni attorno a tutti i provvedimenti che avremo di fronte. Ed è un lavoro che andrà fatto ripartendo da quanto sinora acquisito, e soprattutto cercando di non fare arretrare la situazione. Per questo motivo penso che il lavoro svolto negli anni scorsi dall'Eba non è stato inutile; in particolare perché ha consentito di chiarire ed elimi-*

nare una serie di equivoci, sconfiggendo coloro che tentavano di liberarsi da una serie di vincoli, chiaramente in contrasto sia con il principio della sussidiarietà che con la stessa normativa italiana che ci attribuisce delle finalità di interesse generale.
È pur vero che il contenuto del Libro Bianco sull'accesso al mercato dei servizi portuali, mira a fornire una disciplina di base, che consenta di superare le differenze normative che i prestatori di servizi devono affrontare nei porti dei diversi Paesi europei, ma in ogni modo presenta elementi di forti criticità per il nostro servizio. In effetti, mentre da un lato l'incremento della sicurezza rappresenta un obiettivo che la Commissione intende perseguire dall'altro l'ipotesi di apertura del mercato rischia inevitabilmente di ridurre gli standard di sicurezza. Costituendo il Libro Bianco il documento su cui la Commissione Europea informerà la propria azione nei prossimi anni, riteniamo indispensabile che l'Eba avvii da subito contatti con i vari rappresentanti degli organismi europei per illustrare gli elementi di criticità che derivano per la nostra categoria e per una navigazione sicura nei nostri porti. Siamo dell'avviso che il "Position paper" elaborato nel 2007, eventualmente integrato con qualche specifica considerazione, mantiene ancora la sua validità per una compiuta rappresentazione della posizione dell'EBA sul Libro Bianco.

PROGETTI DI RIPOSIZIONAMENTO

Nelle vicende sociali – sulle questioni, sui problemi – non basta avere ragione, bisogna avere la forza per farla valere la ragione. L'assunto esposto da Cesare Guidi all'assemblea ha un riferimento preciso. Riguarda *i nostri "oppositori", ossessionati dalla Doxa neoliberista (è innegabile che c'è un intero mondo che sollecita modifiche del nostro settore in chiave liberistica, magari smarrendo il senso profondo dell'interesse generale), ci fanno capire che non basta più "fare la cosa giusta" ma occorre molto di più per preservare noi stessi e le generazioni a venire. Allora quelle che sto per elencare, discusse nei vari Consigli di presidenza, sono idee utili al confronto, un contributo fatto nel tentativo di prefigurare gli ipotetici scenari futuri, idee che possono non piacere e possono essere cambiate, ma che occorre cominciare a discuterle unitariamente attraverso il confronto, perché se ciascuno continua a recitare le sue preghiere e a celebrare i suoi riti, non si va da nessuna parte.*
In questi anni abbiamo cercato di riprogettare i Gruppi, portato avanti grandi obiettivi di riposizionamento strategico ottenendo spesso risultati eccellenti sul piano politico, delle relazioni, dell'efficienza, del prestigio, della conoscenza, solo per accennare ad alcuni terreni di lavoro su cui siamo attivati. Sono inoltre state introdotte importanti innovazioni significativamente positive, a dimostrazione che già abbiamo imparato a cambiare e ad aggiornarci. La nostra "tenuta" sarebbe stata ben differente, senza questo grande impegno peraltro d'interpretazione lungimirante, a fronte dei grandi cambiamenti socio-economici che hanno impresso connotati diversi sia per il mercato sia nella portualità! Però ora occorre una nuova fase di profonda riprogettazione: è necessario "cambiare" finché si è in tempo in quanto il presente, ciò che abbiamo nelle mani, è importante solo in rapporto al futuro. Se ciò è vero, occorre proseguire nella profonda rivisitazione delle nostre strategie socializzandole in modo integrato con altre realtà disponibili al confronto e all'intesa.
Fare perno sulla realtà, è l'aspirazione di Guidi. In una prima fase, se occorre, "riunire senza unire", anche in modo orizzontale, agendo sulla base di un efficace pragmatismo. Proprio come le aziende orientate al profitto devono essere agili e flessibili per intercettare la domanda mutevole generata da un ambiente competitivo in continuo cambiamento, anche la categoria degli ormeggiatori e barcaioli non deve mai smettere di svilupparsi e migliorarsi arricchendo la gamma e la qualità dei servizi offerti. *Al riguardo si potrebbe costituire presso l'Angopi un "Osservatorio dei dati, dei progetti, della governance e dei valori", impegnando in tale lavoro sia una Commissione ad hoc che eventuali competenze esterne, per analizzare e individuare le precise valutazioni e proposte nel merito e come impegnarci nella loro concretizzazione. Il tempo per realizzare tale riprogettazione è un fattore determinante per il suo buon esito. Fare bene, ma il più rapidamente possibile! Ovviamente è all'interno dei vostri Gruppi che dovrete decidere come estendere il perimetro. Noi vi esortiamo a farlo coscienti del fatto che il problema non è solo "degli altri", e saremo comunque al vostro fianco per favorire i passaggi necessari a tale riposizionamento, magari intervenendo sulle regole.*
Ma, come è già più volte accaduto, le regole si definiscono se è chiaro a cosa servono e per andare dove. Pertanto, occorre oltre che rafforzare e proiettare nel futuro quello che facciamo già, ricercare nuove attività e nuovo lavoro per crescere, qualificarci, innovarci. Occorre se necessario cambiare noi stessi, nel modo di pensare ed agire, per dare un

fattivo contributo alla crescita dei nostri Gruppi. La forma cooperativa può sicuramente aiutarci nella ricerca di un valore qualitativo e quantitativo coniugandoli al senso della solidarietà come l'elemento più caratterizzante del nostro stare insieme. La felice sintesi solidarietà-efficienza va realizzata anche attraverso chiari "percorsi di carriera" premiando l'impegno e il merito – contro ogni logica di egualitarismo o di stucchevole apatia – ed è in questo contesto che il nostro contratto assume un grande rilievo anche perché alternativo e unico nella sua specificità.

Accennando al Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro della categoria, rinnovato a marzo 2011, Guidi sottolinea che si è provveduto alla firma della convenzione con Unisalute , come da mandato assembleare del precedente dicembre. Ricorsa che gli aventi diritto alle prestazioni sono tutti i soci e dipendenti assunti con contratto a tempo indeterminato che, una volta iscritti, mantengono tale qualità fino alla cancellazione o cessazione del rapporto lavorativo. *Al riguardo abbiamo cercato di fornire a tutti i Gruppi la maggior informativa possibile circa le modalità di fruizione delle prestazioni, in ogni modo il Dott. Ortolani nel corso dei nostri lavori meglio ci ragguaglierà sulle procedure pratiche. Mi riferisco al fatto che il singolo può chiamare direttamente, attraverso numeri verdi dedicati, la centrale operativa fornendo solamente i suoi dati, per ricevere indicazioni circa la struttura, il giorno e l'ora dove recarsi per la prestazione richiesta. Come è noto (ma repetita iuvant) la procedura per l'adesione ad Unisalute prevede che: 1) l'Angopi fornisca a Unisalute i nominativi dei Capi Gruppo dei Gruppi associati con indicazione dell'indirizzo di posta elettronica, fax e telefono. Tale comunicazione è stata effettuata dagli uffici Angopi il 1° aprile 2011; 2) Unisalute, che ha ricevuto i necessari dati dall'Angopi, ha inviato all'indirizzo e-mail di ogni Gruppo una e-mail contenente due file: i) lettera tipo di adesione; ii) scheda per compilazione dati. Questo dovrebbe avvenire entro il 1° luglio 2011; 3) Ad oggi i Gruppi che hanno attuato tale procedura sono 19. Vi rammento che prima completiamo le formalità di rito, e prima parte la convenzione.*

MISSIONE OFF-SHORE NEL MARE DELL'ANGOLA

È con l'inalterata fierezza, appalesata nelle ormai numerose occasioni in cui il presidente nazionale dei Gruppi ormeggiatori e barcaioli ha trattato questo argomento, che Guidi parla delle missioni effettuate nei campi off-shore internazionali da un team italiano formato da uomini di svariata provenienza geografica in una partnership di reiterata efficienza con colleghi olandesi. In particolare si riferisce a quella sostenuta dal 9 aprile al 5 maggio 2011 in Angola di cui racconterà all'assemblea - e 'Porti' riporterà - Paolo Oneto, ormeggiatore del Gruppo di Genova e portavoce del team italiano. Team composto anche da William Danieli e Marco Serra, anch'essi entrambi di Genova, nonché da Carlo Maltese, Carlo Perra e Dario Scarci, rispettivamente dei Gruppi di Trapani, Cagliari e Taranto.

Il primo dato che emerge nonostante le forti e ovvie diversità tra noi e gli olandesi – come il sentimento di identità e di appartenenza nazionale, trattandosi comunque di una cooperazione internazionale che non ha precedenti – è l'attaccamento alla comune professione, alle sue stratificazioni tangibili e inalienabili, al talento acquisito, al patrimonio di competenze che quelle missioni incarnano perfettamente. Ed inoltre ciò che voglio mettere in evidenza è il fatto che questo "patrimonio di competenze" forma un "tessuto connettivo" molto utile per la tenuta della categoria. Infatti, questi nostri ragazzi formati, esperti e certificati – aldilà della venalità economica e dei fini diversi dall'interesse comune che qualcuno artatamente potrebbe attribuirgli, utilizzando come alibi tale motivazione per non affrontare con lucidità dentro se stessi le vere questioni – sono un punto di riferimento che deve servire per accrescere, far apprezzare e comprendere al maggior numero di colleghi questi nostri valori. È anche questo un modo di trasmettere il mestiere, autorevole e credibile, nell'ottica di rispondere meglio alle esigenze tecnico-operative. Va compreso che i mutamenti in corso non sono "passeggeri" e che un mondo globalizzato impone un concetto: nulla sarà come prima nei rapporti tra i "saperi e delle competenze". Grazie Ragazzi!

L'AMARA SORTE DEI SALTIMBANCHI DEL LAVORO

La relazione del presidente di Angopi si avvia a conclusione. Non prima, però, di guardarsi attorno e di riflettere su cosa riserva il futuro alle giovani generazioni. *Le precarie condizioni lavorative protratte nel tempo – generando i saltimbanchi del lavoro, quelli che non hanno quasi mai conosciuto un contratto decente; raramente un reddito minimamente dignitoso; non sanno cosa voglia dire assegni familiari, tutele sociali e ferie pagate, non sono neanche consapevoli di avere dei diritti – tali precarie condizioni, oltre a creare disagio e insicurezza di reddito, determinano e producono una perico-*

losa discesa delle loro protezioni previdenziali.
Molte piazze d'Europa, in queste settimane, hanno visto manifestazioni e occupazioni di coloro che si autodefiniscono "indignati". Sono prevalentemente giovani che si vedono sbarrata la strada del lavoro e dell'affermazione personale. Infatti, nell'economia sommersa concetti quali – ferie, festività, assistenza sanitaria, misure di sicurezza e tutela della salute sul luogo di lavoro, previdenza, compenso per lavoro straordinario – sono tutte parole prive di senso. Faccio, allora, intimamente fatica a disapprovare queste iniziative anche alla luce delle affermazioni del presidente Mastrapasqua che recentemente ha sostenuto, che per i giovani la qualità della loro pensione si costruisce oggi, agganciata sempre più al destino del "Sistema Paese". Questo vuol dire, per essere più precisi, che centinaia di migliaia di precari, quando andranno in pensione, riceveranno 100, 200, o, nel migliore dei casi, 300 euro al mese.
L'attuale sistema pensionistico, anche per anche per i "garantiti", sta dispiegando i suoi effetti a seguito delle modifiche intervenute in vari passi dal 1992 in poi. Come il passaggio dal rapporto con l'ultima retribuzione al rapporto con i contributi versati nell'intera vita lavorativa; l'aumento dell'età pensionabile, inasprito peraltro, dalla finanziaria 2010; nonché l'introduzione dei coefficienti di sopravvivenza, per cui quanto più si allunga la vita media di tanto si riducono le pensioni. Simili innovazioni hanno fatto si che la generazione di lavoratori dipendenti che lascerà il lavoro tra 15-20 anni deve aspettarsi una pensione non superiore al 50 per cento dell'ultimo salario. Se desiderano una pensione più alta, debbono provvedervi destinando una parte consistente del salario a un fondo pensione come scelta non solo importante ma necessaria per le giovani generazioni". La sensazione attuale, che alberga in molti di noi, è quella di vivere in una sorta di megastore "fai da te", in cui le regole dominanti sono, nel caso migliore, "pensa per te, lascia perdere il resto". E tutto ciò alimenta un peculiare tratto dell'opinione pubblica nazionale: un risentimento endemico, che sospinge alcuni strati della popolazione, verso posizioni e atteggiamenti sociali egoistici, prepotenti e privi di solidarietà, quando la parola d'ordine qualche anno fa era: «Meno ai padri e più ai figli». Le parole non devono essere ingannatrici, affinché il dialogo sia onesto. Le retribuzioni reali dei lavoratori dipendenti nel nostro paese sono rimaste pressoché ferme nell'ultimo decennio. Il Pil italiano è aumentato del 45,2% negli anni Settanta, del 26,9% negli Ottanta, del 17% nei Novanta e del 2,5% nell'ultimo decennio. La riduzione del costo del lavoro in atto, è una conseguenza di questi dati, a cui come sappiamo vanno aggiunti tutti gli effetti possibili determinati dalla globalizzazione, delocalizzazioni, outsourcing.
E nel frattempo nella gestione quotidiana dei Gruppi emergono sempre nuove complicazioni. Per ogni norma che viene semplificata con immani sforzi ce ne sono altre mille che si complicano. Basta pensare all'ultimo arrivato il SISTRI, un sistema complicato, che non esiste da nessun altra parte, per l'attuazione della normativa ambientale e per ora assolutamente inattuabile. So perfettamente che c'è sempre qualcuno nel Gruppo che cavalca un certo malessere, che promette di più, più facilmente e rapidamente di quanto non possiamo ottenere rispetto agli strumenti di cui disponiamo. Ma sia chiaro: chi continua a dire solo no, inseguendo chissà quali scenari, si assume una grave responsabilità di fronte al Gruppo, di fronte all'intera Categoria, di fronte ai Giovani perché continuare a difendere le nostre prerogative, così come sono definite in Italia sarà sempre più difficile. E allora va raggiunta un'unità di intenti sulle linee di fondo delle azioni da intraprendere. Ciò che può unire deve essere più forte di ciò che divide.
Scrive Paul Valéry: "I fatti non penetrano in un mondo in cui abitano le credenze". E allora non possiamo sottovalutare che negli scenari che abbiamo di fronte, fa sempre capolino un vero e proprio pregiudizio, opinioni ideologiche ostili al nostro modello, che ci raffigurano come assistiti invece che erogatori di un servizio efficiente e di estrema utilità sociale. Io dico che una linea seria è quella che non promette nulla a nessuno, ma che chiede molto a tutti e la sua ricompensa sta nello stesso agire per realizzarla nel trasformare le sfide in nuove opportunità di crescita. Ci pare che l'approccio a questi temi sia proprio quel fondamentale propulsore offerto dal modello Gruppo-Cooperativa: per la forza della democrazia interna, per il corretto equilibrio tra i vari poteri della governance che garantiscono forme di vera partecipazione democratica, per il funzionamento dell'autogestione, per il valore del "fare insieme", per la civile passione permeata da valori profondi, per la crescita professionale e morale di ogni ormeggiatore/barcaiolo, il senso della solidarietà fra gli individui.
Per queste ragioni Guidi riterrebbe opportuno attivare, in ognuno dei Gruppi un Codice Etico con precise indicazioni di metodo e di sostanza per recepire quei passaggi atti

a verificare soprattutto due punti cardine: il "Buon Lavoro" e la "Buona Governance". Buon Lavoro, ovvero risorse umane inserite nei processi produttivi, l'impegno nelle varie attività off-shore, i passaggi di carriera, evoluzione formativa, produttività, diritti…; "Buona Governace", ossia democrazia, organizzazione, applicazione del contratto, difesa del patrimonio intergenerazionale e indivisibile come scelta etica e solidaristica, appunto tra generazioni. *Questo perché i Gruppi di domani siano ancora migliori di quelli di oggi, più generosi con i suoi figli e all'altezza di quanto fecero i nostri padri. I ristorni, che non vanno semplicemente polverizzati. In consistenza diversa devono avere un'altra finalizzazione: far crescere il "Capitale Sociale" della nostra comunità dandone conto con chiarezza all'assemblea. Anche se può apparire una soluzione avversa agli interessi immediati, o all'immediato tornaconto, in realtà è il nostro investimento nel futuro. È il modo di diventare davvero cooperativa anziché una somma di interessi e di persone.*

Con la gratitudine espressa nei confronti del team Angopi per il suo valore aggiunto nella conduzione delle molteplici attività associative, con la riconoscenza indirizzata ai consulenti, con il ringraziamento ai colleghi collaboratori e coordinatori delle Commissioni di lavoro Il presidente di Angopi chiude il proprio intervento.

Ma prima di terminare questa mia relazione, voglio esprimere anche in nome di tutti gli associati l'augurio di ben venuto al Gruppo Ormeggiatori di Villa San Giovanni, e colgo l'occasione per segnalare che anche per voi si impone l'obbligo di perseguire con determinazione e con spirito innovativo questi mutamenti non facili, eppure indispensabili. Un percorso che deve essere di lunga lena e costante nel tempo, sul quale però oltre all'Associazione potete contare sulla collaborazione di tutti, perché insieme vogliamo prendere in mano il nostro destino. Ora chiudo davvero, ancora una volta grato per l'attenzione dimostrata *che conferma la grande maturità e competenza di cui questa categoria ne è sempre più intrisa ed espressione.*

Nella foto: bitta triestina in posa invernale (foto Colarich)



Revoltella, protettore delle arti belle che volle il Canale di Suez



La stampa di grande formato riprodotta in apertura di pag. 4 raffigura il porto di Trieste negli anni in cui l'Italia andava unificandosi, mentre le terre sotto dominio austro-ungarico, tra cui appunto il capoluogo giuliano, sede del principale scalo marittimo dell'Impero mitteleuropeo, si sarebbero unite al Paese solo nel 1918. L'immagine è dedicata a un personaggio di gran levatura nel panorama ottocentesco triestino, come attesta la dedica a piè di stampa: 'All'Illustre e nobile Signore **PASQUALE REVOLTELLA** Cavaliere degli I.I.P.R. Ordini di Leopoldo, di Francesco Giuseppe, del Pontificio di S. Gregorio Magno, Commendatore di S. Silvestro ecc. ecc. **Protettore distinto delle arti belle'**. *Ma a parte il profluvio di titoli, benemerenze ed (sic) etc. etc. il prestigio di questa figura è indubbio. Nato a Venezia nel 1795 da una famiglia di commercianti trasferitasi a Trieste, nel 1835 vi fondò un import di legnami e granaglie. Con l'impresa raggiunse presto disponibilità finanziarie, investite in diverse società triestine. Fu tra i primi azionisti delle Assicurazioni Generali e consigliere d'amministrazione del Lloyd Austriaco, poi Lloyd Triestino. Forte fu il suo impegno per l'apertura del canale di Suez, determinante per l'economia di Trieste, strettamente legata ai traffici marittimi. Per il suo decisivo contributo fu nominato vicepresidente della Compagnia Universale del Canale di Suez. Nel 1867 gli fu conferito il titolo di barone. Morì nel 1869 lasciando le ricchezze accumulate nella sua vita alla città di Trieste, tra cui il palazzo dove, nel museo che porta il suo nome, sono conservate tutte le opere d'arte, gli arredi, i libri che gli appartenevano in vita, da vero 'Protettore distinto delle arti belle'. Ma anche mecenate egli stesso, dimostrato dal dipinto qui a lato:* 'La proclamazione del Portofranco di Trieste' (*patente concessa nel 1719*) *da lui commissionato nel 1855 all'artista Cesare Dell'Acqua per il proprio nuovo palazzo, attuale sede del Museo.* Il dipinto mostra il nobile Giovanni Casimiro Donadoni, "caldissimo avvocato del Portofranco", che giunge a cavallo nell'emporio mercantile. In questo spazio delimitato dal muro di cinta, con il portale d'ingresso sormontato dalle statue di Nettuno e Mercurio, allusive della navigazione e del commercio, si distinguono due gruppi di personaggi. A sinistra, tra le mercanzie, i 'commercianti' (Carniolico, Istriano dell'interno, Ebreo, Dalmata, Greco dell'Adriatico; a destra "i patrizi, che dal Portofranco dovevano venir annichiliti".







Lloyd Triestino, cliente di pregio nel canale di Suez



Sono centinaia di migliaia le navi che hanno attraversato nel Canale di Suez dall'anno della sua apertura ad oggi(le illustrazioni di cui sopra celebrano la sua inaugurazione, così come il francobollo emesso per l'avvenimento).Tra le tante figurano le navi del Lloyd Triestino, tradizionalmente rivolte verso est con linee passeggeri e merci. La nascita del Lloyd data 1837, ma già nel 1861 si dotò di un suo cantiere navale costruendovi proprie navi. Intanto, Trieste cresceva d'importanza, tanto che il suo porto era il principale dell'Impero asburgico e il Lloyd era la maggiore compagnia di navigazione del Mediterraneo. Nel 1869 divenne azionista della Compagnia di Suez di cui Pasquale Revoltella, componente del consiglio di amministrazione del Lloyd, ebbe la carica di vicepresidente. Con l'apertura del Canale si attivarono le rotte per l'Estremo oriente e alla cerimonia ufficiale di apertura tre navi a vapore del Lloyd: 'Pluto', 'Vulkan' e 'America' fecero parte del convoglio inaugurale. Tra il 1880 e il 1883 venne costruita la nuova sede centrale a Trieste, che attualmente ospita la sede della Regione Friuli Venezia Giulia. Con il passaggio di Trieste all'Italia nel 1919 la compagnia mutò nome da Lloyd Austriaco a Lloyd Triestino di Navigazione. Furono anni di successi e di crescita. Interrotti però dalla II guerra mondiale al cui termine il Lloyd restò con sole cinque navi. Poi riconquistò gradualmente linee con Africa, India, Pakistan, Australia ed Estremo Oriente. E nel 1956 la flotta contava già 31 unità, di cui 28 di proprietà. Gli anni '70 rappresentarono anni di forti cambiamenti nel settore dei trasporti con l'avvento dei container. Gli anni '80 videro ancora una crescita della compagnia, ma alla fine del 1998 venne acquisita dalla multinazionale taiwanese Evergreen Line.



Aida, madrina del Canale

E' noto che il Canale di Suez ebbe sin dall'antichità molti 'padrini'. A cominciare dal faraone Ramsete II, 1300 a.C., via via nei secoli alla via d'acqua tra Mediterraneo e Mar Rosso s'interessarono in sequenza cronologica l'altro faraone Nekao II, Dario I di Persia, Tolomeo II, Traiano, gli arabi, Carlo Magno, i turchi, l'accoppiata Leibniz - Luigi XIV e infine Napoleone. Il cui interesse, però, scemò di fronte all'ostracismo dei suoi ingegneri, certamente non all'altezza di un'opera così gigantesca e forse anche influenzati dalla falsa convinzione di un differente livello dei due mari, fonte di catastrofiche conseguenze per l'Egitto e per le coste mediterranee. Poi è altrettanto noto che Il canale fu infine realizzato dal francese Ferdinand Marie de Lesseps su progetto dell'ingegnere trentino Luigi Negrelli: 162 km di via d'acqua scavata nel deserto che tanta prosperità economica diffuse soprattutto in Europa e in particolare a Trieste, principale porto mitteleuropeo.

Figlia di questa possente opera d'ingegneria idraulica ebbe ad essere un'altrettanto vigorosa opera, questa volta lirica. Fu la celeberrima 'Aida' che Giuseppe Verdi compose su commissione del viceré d'Egitto per celebrare, nel 1869, l'inaugurazione del Canale. Fatti bellico - politici nel frattempo intervenuti rimandarono però la conclusione dell'allestimento del progetto lirico. Così ci si dovette accontentare (sic) del Rigoletto, rappresentato al teatro d'opera del Cairo progettato e costruito in soli sei mesi dal livornese Pietro Avoscani, proprio per l'inaugurazione della via d'acqua. L'inedita Aida, su libretto di Antonio Ghislanzoni, fu comunque rappresentata al Cairo il 24 dicembre 1871. E fu un enorme successo, tanto che il viceré premiò il compositore di Busseto con il titolo di Commendatore dell'Ordine Ottomano (Due mesi dopo l'opera andò in scena alla Scala di Milano con un cast di prim'ordine; grazie al debutto milanese, Aida fu richiesta dai maggiori teatri italiani ed europei per esservi rappresentata: fu l'inizio di una serie di allestimenti che consacrarono l'opera tra gli assoluti capolavori della lirica verdiana). E fu così che, nella terra dei faraoni, Aida divenne nell'immaginario collettivo l'ideale madrina del Canale.





Nelle foto: locandine e una scena dell'Aida al Teatro dell'Opera del Cairo; la locandina in basso è la ricostruzione dell'originale della prima rappresentazione.

RELAZIONE DI MARCO MANDIROLA DELEGATO ANGOPI ALL'EBA

'Libro Bianco' sprint, a chi giova tanta fretta?



Cari colleghi, ancora una volta mi rivolgo a voi tutti per segnalare delle avvisaglie che, francamente, mi lasciano perplesso. Ma, ancor più perplesso, lo rimango dinnanzi alla superficialità con cui, sia a livello nazionale che europeo, si prende atto della situazione. Ho - come dire - la sensazione che nella mente di molti colleghi sia penetrata la convinzione che 'tanto a noi non ci toccano'. È vero che, per una felice combinazione d'eventi, per la maestria di coloro che hanno difeso le nostre - giuste, tengo a dirlo - motivazioni ed alla professionalità, unita alla passione, con la quale l'ANGOPI ci ha difeso, non ci hanno mai battuti. Attaccati sì, molte volte, ma feriti mai. Se questo è vero, è pur vero che i tempi cambiano e che, ancora una volta, l'attacco si fa violento e pressante. Il famoso 'Libro Bianco' sui Trasporti in Europa è stato pubblicato alla fine del mese di marzo. In esso sono trattati tutti i settori del trasporto. Aerei, treni, gomma e navi. E, ovviamente, porti.

Vorrei soffermarmi un attimo a spiegarvi che cos'è un 'Libro Bianco' e la differenza che c'è con un 'Libro Verde'. In un 'Libro Verde' la Commissione chiede parere a tutte le parti interessate sui temi trattati nel testo. È un documento esplorativo. Un 'Libro Bianco', invece, è un documento tramite il quale la Commissione dichiara i suoi obiettivi. Ora, questo testo può rimanere 'dormiente', o può, più facilmente, essere la base per nuove Direttive; o, ancor peggio, di Regolamenti che andrebbero a disciplinare le varie attività. La differenza tra una Direttiva ed un Regolamento è che la prima deve passare per il Consiglio e per il Parlamento Europeo, può essere emendata dai parlamentari, e, se approvata, diviene Legge a cui, entro un lasso di tempo, gli Stati membri devono sottostare. Un cammino lungo e irto d'insidie. Un Regolamento, invece, ha un iter molto più snello perché bypassa il Parlamentò e, dopo il parere del Consiglio, va a dettare le regole di disciplina delle attività trattate e che gli Stati membri dovranno far loro.

Mi fa piacere far notare i tempi con cui la Commissione ha lavorato. La prima edizione in bozza porta la data dei primi d'agosto del 2010. La pubblicazione definitiva è della fine del mese di marzo 2011. Poco meno di otto mesi per un documento di tale portata e ampiezza d'argomenti trattati, in oltre 400 pagine. Se non è un record, poco ci manca. Ma ora la domanda che mi pongo è: "Perché tutta questa fretta?". E: "A chi giova un tal documento?". La risposta, per quanto concerne i settore che m'interessa, forse è che questo è l'unico settore in Europa che non è normato da alcuna Direttiva. Forse qualcuno vorrebbe cambiare. E, a me, i cambiamenti, specie quando sto bene, non piacciono. Così, leggendo il 'Libro Bianco', noto che, pur non menzionandoci mai direttamente, se non nella prima stesura della 'Bozza', esso offre delle sostanziali apertura alla liberalizzazione. Altro tema trattato è quello che riguarda l'approccio al mercato e la disciplina dei porti. Riconosce che, per esercitare attività nell'ambito portuale bisogna avere competenze tecniche e professionalità adeguate: e questo è positivo.

Vi dicevo del passaggio a noi dedicato nella prima stesura della Bozza che, sui Servizi Tec-

nico Nautici, recitava: “Ancor oggi in molti Paesi Europei questi servizi vengono fomiti in regime di monopolio. Anch’essi dovranno essere adeguati a tutti gli altri servizi portuali”. Ma ancor più preoccupante è il fatto che questo passaggio che - ripeto - non è stato inserito nel testo finale, è stato ripreso testualmente dal Commissario ai Trasporti, mr. Kallas, nel corso del suo intervento, in video-conferenza, all’Assemblea dell’ESPO tenutasi a Limassol i primi di maggio ed alla quale ho partecipato, con il collega del Belgio, come inviati a rappresentare l’EBA. E questo, credetemi, mi preoccupa.

Mi preoccupa perché, nel corso della stessa Assemblea, i rappresentanti dei piloti europei mi confidavano due situazioni che, oggi, toccano la loro categoria in Europa. La prima situazione. In Romania, Paese comunitario, non dimentichiamolo, Con la caduta del regime è iniziata una liberalizzazione di tutti i servizi, tra cui quello di pilotaggio che, fino ad allora, era statale. Risultato: nel porto di Costanza oggi vi sono nove compagnie di pilotaggio in concorrenza tra di loro. Conseguenza: í prezzi per gli Utenti sono aumentati, i piloti fanno letteralmente la fame e se vogliono lavorare devono pagare un ‘pizzo’ all’agente marittimo che, dunque, è l’unico a beneficiare dei vantaggi della liberalizzazione.

La seconda situazione. In Finlandia un grande operatore mondiale che opera, prevalentemente, nel trasporto dei container, ha localizzato in un piccolo porto una possibile base per i suoi traffici. Provvederebbe lui ad ampliare l’area portuale, a renderla operativa dotandola d’infrastrutture idonee. Il tutto con una ricaduta sia economica che occupazionale pesante per una piccola comunità. Unica condizione posta: l’autonomia per l’espletamento di tutti i servizi portuali. Le Autorità locali hanno risposto che andava bene per tutto, ma il servizio di pilotaggio, per Legge nazionale, doveva essere svolto da un pilota iscritto all’albo nazionale in quanto, in Finlandia, essi sono funzionari statali.

L’operatore non ha accettato ed è andato direttamente alla Commissione a Bruxelles, denunciando una palese violazione del Trattato di Roma, pretendendo il rispetto del vecchio art. 90 (oggi, dopo il Trattato di Lisbona, credo che sia stato tramutato nell’art. 48, sulla libera circolazione di mano d’opera tra i Paesi comunitari che, a parità di requisiti, pone la possibilità d’ impiego d’ operatori comunitari). Sembra che, al momento, la Commissione abbia soltanto formulato un invito alla Finlandia ad adeguarsi perché, essendo il pilota un funzionario dello Stato, che ha funzioni pubbliche e, per la sicurezza, egli può essere paragonato ad un agente di polizia e, come tale, dallo Stato disciplinato.

I due casi m’impongono riflessioni. Quanto accade nel porto di Costanza è la riprova che quando diciamo che la liberalizzazione non abbatte i prezzi,ma, al contrario, li innalza, diciamo il vero. Altra riflessione è che se un fatto analogo a quello finlandese si verificasse in altra parte d’Europa: in Italia, per esempio, e ci toccasse, noi ch difesa avremmo? E non sto parlando dei grandi porti soltanto,m, come vedete, è della piccola realtà che s’ottiene il risultato. Comunque, per concludere l’aneddoto, mi hanno detto che il povero pilota locale finlandese che oggi opera in quel porto è dovuto letteralmente fuggire per paura di ritorsioni e rappresaglie, in quanto tutti lo additano come colui che, per difendere il proprio privilegio, non fa lavorare gli altri.

Ecco che s’impone, pressante, la necessità d’elevare al massimo le nostre professionalità per poter avere, anche nelle realtà più piccole, la possibilità di difendersi e all’ANGOPI rivolgo l’invito ad intensificare gli sforzi per far sì che questi nuovi titoli da noi acquisiti vengano riconosciuti in ambito ministeriale. E m’inquieta leggere sui giornali le dichiarazioni di autorevoli personaggi, che ricoprono cariche di prestigio, che invocano la liberalizzazione dei Servizi Tecnico Nautici adducendo, come giustificazione, che questo è ciò che la Commissione europea indica nel ‘Libro Bianco’.

Per quanto concerne l’attività dell’EBA, durante l’ultimo Consiglio tenutosi ad Anversa alla metà del mese d’aprile, s’è convenuto, unanimemente, che: ***a)*** un gruppo di lavoro formato da cinque rappresentanti d’Associazioni nazionali (Italia,Spagna,Olanda, Belgio ed,ovviamente, come presidente, la Germania) iniziassero i lavori per delineare le strategie necessarie da intraprendere per contestare alla Commissione i passaggi, a nostro avviso, sfavorevoli per il buon funzionamento, in ambito europeo, della categoria. ***b)*** l’Italia avrebbe scritto una lettera su questi temi che la presidenza avrebbe dovuto inviare al Commissario Europeo ai Trasporti ed ad altri due alti funzionari della Commissione stessa entro, e non oltre i primi di maggio.

Comunemente riteniamo che: ***a)*** l’EBA deve riprendere il suo ruolo d’interlocutore con la Commissione tramite un lavoro d’equipe affrancando la presidenza e/o sostituendosi ad essa per tutti i rapporti che si renderanno necessari. ***b)*** che i temi trattati nel testo del ‘Libro Bianco’sono potenzialmente pericolosi per quanto concerne l’accesso al mercato e l’autoproduzione potrebbe essere consentita, previa autorizzazione delle Autorità competenti, ad

operatori con le stesse caratteristiche e professionalità, nonché attrezzature uguali, o superiori, a quelle oggi in essere e con le stesse obbligazioni, o funzioni, di servizio pubblico. In ogni caso quest'attività deve essere soggetta a precise regolamentazioni da parte di ogni Stato membro. ***c)*** si dovrà istituire, per un prossimo futuro, un gruppo ristretto di 3 / 4 rappresentanti di Stati membri che dovranno affrontare, speditamente, le varie problematiche che si presenteranno, proponendosi presso le parti interessate, e che, in caso d'impedimento da parte del Presidente, lo sostituiranno con i poteri di rappresentanza dell'Associazione.
Alla fine del mese di maggio, si sono incontrati i delegati dell'Associazione Olandese con i quali sono stati dibattuti questi argomenti. Mat ed Erick si sono dimostrati solidali con noi condividendo i punti sopra citati. Il gruppo di lavoro s'è riunito ad Anversa il 10 giugno scorso, analizzando le osservazioni prima menzionate e decidendo che sarà l'Italia a gestire tutti i contatti con i vari Enti ed Istituzioni a livello europeo che riterremo utili contattare. A suffragare questa decisione il fatto che, come ribadito nel corso della riunione, ciò che va bene per gli ormeggiatori italiani va bene per tutto il resto della categoria in Europa. Accettando il mandato ho ritenuto utile sottolineare il fatto che in tutti i futuri incontri che programmerò, in concerto con l'ANGOPI, vorrei essere accompagnato da un altro membro del Consiglio EBA.
Mi dispiace d'essere sempre latore di funerei presagi. Chiamatemi pure Cassandra, se volete. Ma chi era Cassandra? Gran Sacerdotessa, figlia di Priamo, re di Troia città sotto assedio greco da dieci anni. Costei, ogni giorno, guardando il nemico dall'alto delle mura prediceva disgrazie funeree per tutti i troiani. Stufo di sentirla, suo padre, visto che i greci non riuscivano a sfondare, nel timore che le profezie indebolissero lo spirito del pubblico, la fece rinchiudere come pazza nelle segrete del palazzo. Com'è andata a finire Omero lo ha narrato. Spero che la Presidenza dell'ANGOPI non mi faccia fare la stessa fine; ma, soprattutto, spero che questi miei timori vengono da voi raccolti e che questi attacchi, che subiremo,vengano, ancora una volta , respinti; mentre quella famosa porta noi non l'apriremo mai, neppure un piccolo spiraglio perché, Troia insegna, dove ora passa un fante domani transita un esercito.
Per quanto concerne l'IBLA, è prevista la riunione assembleare il prossimo mese di settembre, manifestazione collocata a margine dell'Assemblea dell'EBA che, come sapete, si terrà a La Coruna (Spagna). Qui verranno dibattuti i fini che vogliamo porci per il prosieguo dell'attività dell'IBLA a livello internazionale. Nel corso del mio intervento porterò la testimonianza del viaggio in Tunisia, durante il quale incontrerò le realtà dell'ormeggio di Sousse e Sfax per, unitamente ai colleghi di Tunisi La Goulette, iniziare i lavori che porteranno alla costituzione dell' Associazione Nazionale di Categoria.
Chiudo porgendo un caloroso saluto ai colleghi di Olanda e della Croazia oggi presenti ai nostri lavori. Con tutto l'affetto e la passione che posso mettere in campo, sappiate che sono, e sempre sarò, al vostro fianco. Grazie a voi tutti per l'attenzione con la quale avete seguito quest'intervento.

L'epoca d'oro dei transatlantici



Nella foto: Il piroscafo Saturnia in arrivo a Trieste negli anni '30 nell'immagine dello studio fotografico triestino M. Circovich (la posizione dei tre uomini sulla barca a remi fa presumere che siano ormeggiatori dell'epoca in attesa del cavo) e ormeggiato presso la Stazione Marittima. Il Saturnia fu varato a Monfalcone nel 1924 per la Cosulich Line, poi nel '32 confluita nell'Italia Soc. di Navigazione – Flotte Riunite. Sopravissuta al II conflitto mondiale, fu demolita alla Spezia nel 1965, dopo l'ultimo suo viaggio sulla rotta Trieste – New York – Trieste.



PAOLO ONETO, SPEAKER DEL POSIZIONAMENTO DELLA 'FPSO PAZFLOR'

Catenaria off-shore al largo dell'Angola



Ha titolato: **'Positioning FPSO Pazflor Offshore - Angola 09 Aprile / 06 Maggio 2011'** *il suo intervento, assumendo il ruolo di speaker dell'operazione di posizionamento di un impianto off-shore galleggiante nell'oceano prospiciente le coste dell'Angola, Paolo Oneto, uno dei sei ormeggiatori italiani che hanno partecipato alla 'missione' estera assieme a colleghi di Rotterdam, ha descritto quell'impegnativo lavoro all'assemblea triestina dell'Angopi. Nei seguenti termini.*

Carissimi colleghi ed amici, sono qui a Trieste al fine di relazionarvi sull'ultima missione offshore svolta in Angola dal 9 Aprile al 6 Maggio. Provo a descrivervi quello che per noi è stata una missione veramente diversa dalle altre precedentemente svolte. In questo caso si trattava di posizionare una FPSO (Floating Production Storage and Offloading unit), praticamente una raffineria galleggiante, 150 miglia al largo delle coste Angolane salpando e tensionando sedici catene, che abbiamo trovato già posizionate sul fondo del mare ad una profondità che variava dagli 800 ai 1200 metri. Queste catene venivano virate a bordo da un verricello con 220 tonnellate di tiro su cui era montato un cavo di acciaio da 98 mm di diametro, collegato alla catena con false maglie e salpate a bordo nel pozzo catene con un Chain Jack, un sollevatore di catena, della potenza di 280 tonnellate.

La 'Pazflor' è una delle più grandi FPSO esistenti, misura 325 metri di lunghezza, 61 di larghezza e a pieno carico un pescaggio di 25 metri. Una volta in servizio, nel settembre di quest'anno avvierà una produzione giornaliera di 220.000 barili di greggio altrimenti di 4,4 milioni di metri cubici di gas naturale, essendo capace di immagazzinare 1,9 milioni di barili di petrolio.

Le operazioni di recupero e tensionamento del sistema di ormeggio venivano svolte da due squadre di ormeggiatori, italiani ed olandesi, con turni giornalieri di 12 ore. Noi italiani eravamo divisi nelle due squadre di lavoro con turni giornalieri da mezzanotte a mezzogiorno e da mezzogiorno a mezzanotte. Gli orari citati vi danno l'idea dell'impegno svolto, i passaggi di consegna avvenivano in coperta negli orari dei cambi. Questi erano gli unici momenti di contatto fra di noi in quanto impegnati costantemente e continuamente per le 12 ore del turno di lavoro nel recupero e nel tensionamento delle catenarie di ormeggio.

Le operazioni si sono svolte regolarmente con grande soddisfazione della compagnia. Vi riporto articoli apparsi sulle principali riviste del settore offshore in cui si parla di : "Un Team specializzato guidato dalla Fairmount Marine che ha completato con successo il rimorchio, l'ormeggio e il posizionamento della piattaforma di produzione al largo delle coste dell'Angola.

Giunto a questo punto il relatore della missione, appartenente del Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova, ha posto in particolare evidenza il seguente passaggio: **Il Team ha lavorato nel posizionare la piattaforma impiegandoci meno di tre settimane migliorando le tempistiche previste dalle procedure operative. Il direttore generale di Fairmount rimarca fortemente l'impegno di questa squadra specializzata in un lavo-**

ro talmente complesso come è stata questo tipo di operazione con piena soddisfazione dei loro clienti. *Poi la chiusura del capitolo inerente la missione in Angola, sugli aspetti puramente tecnici della missione che ha visto protagonisti gli ormeggiatori dei Gruppi di Cagliari, Genova, Taranto e Trapani. Al che, terminato il resoconto della trasferta africana, Paolo Oneto ha riassunto gli oltre quattro anni di collaborazione con i colleghi olandesi del KRVE, iniziata con la 'trasferta' negli Emirati Arabi, alla quale prese parte lo stesso ormeggiatore del Gruppo di Genova (suo partner italiano era Davide Spinelli del Gruppo Ormeggiatori e barcaioli del porto di Napoli)*.

Siamo partiti da Dubai nel febbraio 2007 dopo la prima esperienza di conoscenza con gli ormeggiatori della KRVE di Rotterdam da cui è nata la collaborazione che ci ha portati a far conoscere la nostra professionalità nel mondo. Al momento sono state 10 le missioni offshore svolte; siamo stati in Sudafrica, Gabon, Messico, abbiamo partecipato al rimorchio e al posizionamento del rigassificatore LNG adriatico al largo di Chioggia, operato due volte in Brasile: nella baia di Rio de Janeiro e offshore Cabo Frio.

Tutte operazioni svolte da noi ormeggiatori nel pieno rispetto delle norme che regolano il nostro lavoro nei porti, coadiuvati e 'diretti' da una regia altrettanto importante come l'Angopi. Si deve a questa regia la piena riuscita di queste missioni, il loro costante supporto e il loro continuo appoggio nella logistica e nella organizzazione degli spostamenti, nella loro completa disponibilità a farci sentire a casa anche quando siamo a migliaia di km dai nostri cari. Si parla costantemente di 'punte di eccellenza', io penso che quello che stiamo facendo insieme ai nostri colleghi olandesi si possa avvicinare a questo.

Proprio loro volevo ringraziare: prima di tutto per la loro indiscussa professionalità, e poi per farci sentire comunque parte della loro 'famiglia'. Nelle fumose salette a bordo della Barge o sull'ultima FPSO, ci siamo sempre sentiti di essere veramente parte di un unico Team fatto di ormeggiatori specializzati, professionisti e capaci; ma sopratutto uomini, a contatto h24, che si scambiano pareri e discutono del lavoro svolto e su quello da compiere in incontri improntati al massimo rispetto delle professionalità di entrambi i gruppi.

Si esce dai soliti discorsi riguardanti l'aspetto economico e turnistico del nostro lavoro ma ci si addentra nel pieno affronto di quelle che sono le nostre caratteristiche di formazione professionale e operatività funzionale di mezzi nautici e terrestri. Ci si confronta su gli ultimi prodotti di protezione individuale, sul vestiario, sulle dotazioni di sicurezza dei nostri mezzi, di titoli professionali, corsi IMO, si parla di come stanno i nostri figli, che scuole frequentano, dove passeremo le nostre prossime ferie.

Riscontro ormai un ambiente veramente familiare oltre che estremamente competente. Non possiamo fare altro che seguire questa strada iniziata nel febbraio 2007 e continuare a rafforzare la formazione all'interno dei nostri Gruppi, in modo da offrire un servizio sempre più competente, serio e professionale in un mercato come la produzione offshore che ci vede ogni giorno sempre più protagonisti.

Grazie ancora a tutti per l'attenzione.



IL COLOSSO INCA

Foto team ormeggiatori italiani nella trasferta angolana





















TENATO

















Tavola Rotonda

L'efficienza dei servizi relativi al sistema logistico.
Il ruolo e il contributo dei servizi nei porti



Trieste, 17 giugno 2011

Stazione Marittima
Centro Congressi

COLONNA SONORA DI PONCHIELLI, PUCCINI, VERDI AL CONVEGNO ANGOPI DI TRIESTE



L'efficienza tra le quinte dei porti

Un tema di non agevole approfondimento quello proposto dalla tavola rotonda organizzata dall'Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani, evento collaterale ai lavori assembleari tenuti da ANGOPI nel capoluogo giuliano, a loro volta preceduti dall'inaugurazione della nuova sede del Gruppo Ormeggiatori del porto di Trieste, allestita sul Molo Fratelli Bandiera, ai piedi della Lanterna, lo storico faro riacceso dopo decenni d'inattività su iniziativa della locale Lega Navale, che vi ha aperto la propria pregevole sede. Non lontano da lì, al Molo Bersaglieri, il 17 giugno 2011 presso il Centro congressi della Stazione marittima, si è svolto l'epilogo delle giornate triestine dell'Angopi, con appunto la tavola rotonda puntata su: ***'L'efficienza dei servizi relativi al sistema logistico: il ruolo e il contributo dei servizi nei porti'***. (Tavola rotonda in un certo qual modo promossa a lezione universitaria essendo stati invitati a seguirne i temi sia studenti degli atenei di Trento e di Trieste sia giovani dipendenti dell'Autorità portuale giuliana nonché di Capitanerie di porto). La cadenza dei lavori si è prolungata per tutta la mattina, aperta dalla proiezione di un filmato, assemblato dall'Angopi, volto a illustrare il lavoro di ormeggiatori e barcaioli. La cui varietà operativa, proposta anche nei più reconditi aspetti professionali, era connessa ad un commento musicale oltremodo coerente alle immagini che si susseguivano sullo schermo.

Il presidente dell'Associazione Cesare Guidi, melomane di vasta cultura, ha spiegato la scelta musicale tesa a immergere le immagini in sprazzi operistici di grande suggestione. Perché, "abbiamo degli straordinari compositori italiani che hanno musicato il mare". Ecco, allora, *La Gioconda* di Ponchielli "dove peraltro si musica proprio l'Adriatico"; come pure Verdi con la *Tempesta* dell'*Otello*, "che non poteva certo mancare", e *Un bel dì vedremo* di Puccini, "la cui nave non poteva in una rappresentazione del genere essere ignorata". Poi, riferendosi al filmato sui lavori di ormeggiatori e barcaioli, talvolta pericolosi per la loro stessa incolumità, il presidente di Angopi ha citato un frase di Oscar Wilde, laddove affermò 'che ormai tutti sanno il prezzo delle cose, ma l'effettivo valore di nessuna'. Infatti, "è difficile conoscere la fatica, la tribolazione che patisce l'uomo per produrre un oggetto o un servizio. E come potuto da noi anche notare in determinate circostanze, in una frazione di secondo devi scegliere la manovra e l'azione giusta da fare: come un pilota di Formula Uno, sennò ci va di mezzo effettivamente la pelle". Così come ammonito dal monumento ai marinai scomparsi in mare innalzato proprio dinnanzi alla Stazione marittima, la cui fotografia è pubblicata da 'Porti' quale immagine d'apertura del resoconto della Tavola rotonda svolta all'interno del fabbricato portuale.

I saluti delle personalità triestine ai partecipanti alla tavola rotonda e al pubblico, invero numeroso, sono iniziati dal direttore marittimo di Trieste nonché comandante della locale Capitaneria di porto – Guardia costiera, **Antonio Basile**. Gli ha fatto seguito **Marina Monassi**, presidente dell'Autorità portuale di Trieste *(di cui la foto aero-panoramica d'apertura)*, ma pure al vertice di 'NAPA' - North Adriatic Port Association, cui aderiscono i porti di Ravenna, Venezia, Capodistria, Fiume e, appunto, Trieste (Associazione che prospetta: cooperazione, promozione territoriale e sviluppo delle attività marittime e portuali per candidare l'Alto Adriatico quale piattaforma logistica europea a servizio dei traffici provenienti da porti asiatici e dell'Estremo Oriente diretti verso l'Europa centrale e centro-orientale). E, infine, **Fabio Omero**, assessore allo Sviluppo economico e Fondi comunitari dell'appena formata giunta comunale, che ha portato il saluto suo e del sindaco Roberto Cosolini, impossibilitato a intervenire personalmente alla manifestazione per sopravvenute, concomitanti urgenze istituzionali.

Da Antonio Basile è giunto il primo dei tre saluti, "da un certo punto di vista quale padrone di casa, perché è notorio che l'Autorità marittima svolge un ruolo di coordinamento per i servizi tecnico-nautici nell'ambito di quelle che sono le attribuzioni di sicurezza alla stessa spettanti". E sul filo della sicurezza ha poi soggiunto: "… il tema oggi dibattuto è molto importante e credo che anche il filmato *(in precedenza presentato da Angopi, ndr.)* abbia dato il senso di questa efficienza che nel corso del tempo si è evoluta" Ovvero,da quelle barchette dove non c'erano persone con caschetti e scarponi, dispositivi di protezione individuale e altro, a oggi con situazioni, da un punto di vista della sicurezza, sicuramente superiori. "E questa efficienza la si testa ogni giorno, consentendo anche quella 'sicurezza percepita' da parte del cittadino". Come dimostrato lo scorso marzo dalla positiva conclusione dell'episodio della gru galleggiante 'Ursus' *(vedi la cronaca nell'Intermezzo alle pagine seguenti)* che "ha veramente rappresentato un momento di prova per l'efficienza di questi servizi tecnico-nautici, perché immediatamente ci si è mobilitati tutti e si è riusciti a fronteggiare ciò che poteva diventare una vera e propria catastrofe, con tante navi in rada e con questo pontone che andava vagando. La perizia e l'arte marinara di tutti hanno evitato che ciò succedesse".

La presidente Marina Monassi si è anch'essa allacciata alle immagini del filmato. Che indicavano, "efficienza coniugata alla sicurezza, quindi un lavoro usurante, un lavoro difficile e un lavoro che nei cento anni di storia di questo porto è stato, è sempre stato svolto con infinita perizia". Anche per questo esprime soddisfazione per avere pochi giorni prima siglato la ventennale concessione al Gruppo ormeggiatori del porto di Trieste della "loro splendida nuova sede nel Centro della Sacchetta, a metà strada esatta tra il porto vecchio e il porto nuovo, nel cuore della città, che sta a dimostrare la vicinanza di questo gruppo a quello che è la portualità triestina". L'assessore Fabio Omero ha ribadito le parole d'ordine che ispireranno l'azione comunale, tra cui quella del mare. "Credo che sul mare, sul porto, sulle infrastrutture le intenzioni e gli impegni sono quelle di spendere il lavoro di tutta l'amministrazione". Poi, cogliendo lo spunto dal titolo della tavola rotonda, ha precisato che in "tutto questo ci sta appunto l'efficienza dei servizi che il porto, e in questo caso gli ormeggiatori, sono in grado di dare. Ma non si è nascosto "la sensazione che fino adesso si sia lavorato per compartimenti separati tra i vari enti". Mentre si è detto certo che "il ruolo di un'amministrazione è quello di riuscire a costruire un progetto che veda tali enti, ognuno con le proprie specificità, lavorare insieme a un progetto unico".

La relazione d'apertura del presidente di Angopi *(qui di seguito pubblicata)* ha dato inizio alla Tavola rotonda che, coordinata da **Sergio Maria Carbone**, ordinario di Diritto dell'Unione europea e della Navigazione - Università di Genova, si è avvalsa di dodici relatori (il testo dei loro rispettivi interventi saranno pubblicati nella sezione 'Atti' del sito ufficiale di Angopi). In ordine di chiamata sul podio si è trattato di: **Bartolomeo Giachino**, sottosegretario di Stato alle Infrastrutture e trasporti; **Paolo Carcassi**, segretario confederale UIL; **Maurizio Maresca**, ordinario di Diritto delle Comunità europee – Università di Udine; **Alfredo Antonini**, ordinario di Diritto dei trasporti – Università di Udine; **Judith Vles-Katz**, responsabile Ufficio delle relazioni – Autorità portuale di Rotterdam; **Marco Brusco**, ammiraglio ispettore capo del Comando generale delle Capitanerie di porto; **Francesco Nerli**, presidente Assoporti; **Luigi Grillo**, presidente VIII Commissione – Senato della Repubblica; **Nereo Marcucci**, presidente Assologistica; **Giuseppe Lombardi**, capo sezione Porti e infrastrutture – Confitarma; **Marco Filippi**, componente VIII Commissione – Senato della Repubblica; **Cosimo Caliendo**, direttore generale per i Porti – Ministero delle Infrastrutture e trasporti. Cosimo Caliendo che si e assunto il compito di trarre le conclusioni sulla base dei diversi interventi. Mentre Sergio Maria Carbone, che ore prima

ne aveva aperto e condotto la sequenza, la portava a compimento, rivolgendosi ai giovani presenti nella Sala convegni. Per far loro notare il principale insegnamento emerso nella mattinata: quello di non confondere il liberalismo e la libertà con il mercatismo. “Sono due cose totalmente diverse. Cerchiamo di collocarci nella logica di Cavour e del liberalismo e lasciamo perdere il mercatismo che sta provocando dei disastri a livello mondiale”.
Camillo Benso conte di Cavour, uno dei conclamati ‘Padri della Patria’ si è presentato anche nella relazione d’apertura del presidente Guidi. Che ha detto (e lo si leggerà nell’intervento più avanti integralmente riportato): “Nel corso delle celebrazioni per il 150° anniversario dell’Unità d’Italia, in più occasioni si è fatto riferimento al fondamentale ruolo svolto da Cavour. Ed è per questa ragione che a Cavour è stata dedicata la Nuova Unità Maggiore della Marina Militare [portaerei] il cui comandante Aurelio De Carolis, proprio in questi giorni, nell’indirizzo rivolto ai colleghi di Civitavecchia ha riconosciuto l’importanza e l’insostituibilità del loro ruolo unitamente alla grande professionalità che ha potuto riscontrare nell’assistenza ricevuta durante le numerose manovre di ormeggio. Questi sono i dati. Questi sono i fatti. Questo è il nostro ruolo”. Immediatamente dopo, Cavour è riapparso nell’intervento del sottosegretario alle Infrastrutture e trasporti. Giachino ne ha ricordato la grandezza (il più grande statista dell’Ottocento, e non solo d’Italia, come lo riconoscono gli inglesi), ma pure la sua lungimiranza nel tracciare un sistema logistico dei trasporti post-unitari di avanzata concezione. Con ciò citando un discorso dove Cavour espone un Piano logistico ferroviario e marittimo, indicandone i collegamenti che avrebbero reso più facile l’unione del Nord al Sud, alle Isole e agli altri Paesi del Mediterraneo.

Trieste e la sua linea transalpina





Il 27 luglio 1857 il treno arrivò a Trieste e con esso il concetto moderno di intermodalità. Una locomotiva che sbuffa avanzando sino al porto, come mostra la cartolina d’epoca qui pubblicata, con il convoglio ferroviario che transita nel piazzale ora dedicato all’Unità d’Italia, proprio sotto il palazzo che sino a pochi anni fa era sede del Lloyd Triestino. In quel 1857 era stato completato l’ultimo tratto da Lubiana (Ferrovia del Carso), concretizzando il progetto auspicato e fortemente voluto da Karl Ludwig von Bruck, più volte ministro e fondatore del Lloyd Austriaco di Trieste (diventato poi Lloyd Triestino), personalità moderna e innovativa, considerato uno degli ideatori del concetto di Mitteleuropa, precursore dell’intermodalità tra vie marittime e trasporti terrestri e grande sostenitore dell’ingegnere veneziano Carlo Ghega, di cui seppe riconoscere e apprezzare la genialità e il coraggio innovativo.

BRICIOLE SOTTO LA TAVOLA ROTONDA

Bartolomeo Giachino Tornato al presente, denso ahinoi di tempestose nubi, il sottosegretario alle Infrastrutture e trasporti, primo ad aprire la tavola rotonda, ha indicato ciò che aiuterebbe a dissiparle. “Se noi vogliamo dare una risposta vera, strutturale e seria, dobbiamo crescere di più”. Ovvero, il mondo dei trasporti e della logistica deve fare di più; ma tutti assieme perché si tratta di uno sforzo grandissimo. Così come è dai porti che ci si deve attendere una spinta aggiuntiva alla crescita. In ciò sarà essenziale la riforma dei porti in dirittura d’arrivo al Senato, quella degli interporti affrontata alla Camera e il nuovo decreto di iniziativa ministeriale sulle infrastrutture che dovrebbe uscire a breve.
Paolo Carcassi Il punto di vista sindacale sui servizi è netto: “La competitività si gioca sui sistemi integrati”. Allora, ognuno deve fare quello che è il suo compito e tentare di asservirvi il suo contributo. In altre parole, si deve cercare di dare il migliore servizio ai prezzi più competitivi, con la maggiore qualità e professionalità possibile. Ciò fatto, si può pretendere di svolgere tali servizi, poiché la cosa è stata fatta nel miglior modo attraverso cui si gesti-

A spasso nel Golfo



E un giorno di marzo sciolse i legami e solcando le acque se ne andò nel vento… Senza sapere, però, che la sua romantica libertà stava seminando sgomento, prima di diventare un riferimento alla perizia marinaresca. Ciò è quanto avvenuto nel Golfo di Trieste il 2 marzo 2011 al gigantesco pontone-gru 'Ursus' che il vento di bora - con raffiche sino a 170 km/ora! - aveva strappato dai suoi ormeggi, facendolo vagare alla deriva nella rada del porto giuliano. Poi, a fatica, era stato riacciuffato al largo delle dighe e riportato a casa. Permettendo in seguito di elevare il felice ritorno all'ovile dell'ingombrante figliol prodigo una più che pertinente nota di merito per l'efficacia operativa e professionale di coloro che lo avevano recuperato nel pieno del bailamme meteomarino.

Cosicché, il direttore marittimo di Trieste nonché comandante del porto giuliano ammiraglio (CP) Antonio Basile, rivolto ai partecipanti alla tavola rotonda di Angopi, e accennando "alla 'sicurezza percepita' da parte del cittadino", poteva affermare con risoluto convincimento come l'episodio dell'Ursus a marzo avesse veramente rappresentato un momento di prova per l'efficienza dei servizi tecnico-nautici del porto, "perché immediatamente ci si è mobilitati tutti e si è riusciti a fronteggiare ciò che poteva diventare una vera e propria catastrofe, con tante navi in rada e con questo pontone che andava vagando"; dicendosi certo che "la perizia e l'arte marinara di tutti hanno evitato che ciò succedesse".

Ceduto da Fincantieri alla Guardia costiera ausiliaria di Trieste, e da diversi anni ormeggiato a una banchina del Porto Vecchio, l'Ursus è stato di recente dichiarato Bene di interesse culturale con avvio del procedimento di vincolo. Ciò ne consentirà il definitivo salvataggio e restauro, preservando l'imponenza dei sua gru di oltre 70 metri di altezza per 150 tonnellate di portata e dei 1.100 mq di superficie per una stazza della chiatta (m. 53,67 x 23,93) di 2.008 tonnellate. Iniziato dall'Austria nel 1914, ma completato dalla subentrata amministrazione italiana nel 1925 l'enorme gigante di ferro è uno dei tre pontoni-gru d'epoca esistenti al mondo, l'unico costruito in Italia, tangibile testimonianza della capacità marittima italiana.

Fu voluto e impiegato al cantiere San Marco per l'allestimento del transatlantico Conte di Savoia; un apporto memorabile per il posizionamento all'interno dello scafo di tre stabilizzatori giroscopici













Sperry, da 150 t. ognuno, per ridurre e talvolta azzerare il rollio e il beccheggio della nave. Anche la copertura metallica dell'Idroscalo, oggi sede della Capitaneria di Porto, è stata messa in opera dalla gru dell'Ursus. Ma nella sua storia è da ricordare anche il tentativo di furto del maggio 1945. Le truppe di Tito che occupavano Trieste erano riuscite a trascinare l'Ursus al largo di Punta Salvore; ma intervenne una cannoniera britannica e il pontone-gru rientrò a Trieste.

Nel periodo postbellico il suo impiego fu molto importante per la ricostruzione del porto devastato dai bombardamenti. Si usò per recuperare l'acciaio dei relitti di transatlantici affondati nel vallone di Muggia; ma anche per rimuovere le reti antisommergibili sistemate a protezione del porto e in cui erano finite anche numerose mine. Ovviamente, l'elenco del suo straordinario apporto industriale riempirebbe molte pagine; così come i suoi interventi in servizi di stampo commerciale, come sistemare locomotive su navi, o sbarcarne come fossero fuscelli, e altri servizi portuali dove fossero necessarie forze immani. E ora, memore forse di trascorsi tutti d'eccezione, quell'estemporanea sortita in rada che, ad un'età quasi centenaria e a un passo dalla monumentalità culturale, ha rinverdito la sua celebrità marinaresca e la sua potenza meccanica, trainando nella propria scia l'accresciuto credito dei servizi tecnico nautici.

(Le fotografie qui pubblicate sono tratte dai siti internet 'Meteotriveneto.it' e 'La voce di Trieste' nonché dal volume 'Ursus' edito da 'Guardia Costiera Ausiliaria – Centro Regionale – Friuli Venezia Giulia – Trieste')



sce un servizio pubblico e cioè rispondendo all'efficacia del lavoro che viene svolto. Come gli ormeggiatori stanno facendo, dando una connotazione a questo loro ruolo, che Carcassi ritiene "sia un modo intelligente per affrontare la tematica del pubblico e del privato".

Maurizio Maresca Il docente dell'Università di Udine si è soffermato sull'iniziativa ministeriale della riforma per rendere realizzabili le infrastrutture necessarie al Paese. Maresca lo ritiene un lavoro assolutamente bipartisan che sta andando avanti molto bene, a cui si lega totalmente la riforma della legge '84. È un metodo molto giusto - ha detto l'ordinario di Diritto delle Comunità europee - e speriamo che maggioranza e opposizione lavorino insieme per dare una svolta. Ed è certo che da un lato la legge 84, in modo bipartisan, e dall'altro lato questa riforma che finalmente il ministero delle Infrastrutture e trasporti e il ministero dell'Economia stanno portando avanti rappresentino una grande opportunità di riassetto sia per la portualità italiana sia per il sistema logistico nazionale.

Alfredo Antonini Anch'egli docente all'Università di Udine si è chiesto: è giustificato che l'utente di servizi tecnico nautici debba rivolgersi a un sostanziale monopolio? Pratica, dottrina e giurisprudenza lo giustificano sulla base di varie considerazioni. Soprattutto c'è l'esigenza della sicurezza alla quale è meglio che provveda un solo operatore. Ma ci sono anche le favorevoli economie di scala e il servizio universale, da cui derivano sgravi di costi. Per contro c'è il pericolo che il monopolista possa abusare della propria posizione dominante. Allora, un sistema equilibrato vorrebbe il mantenimento di un unico produttore o fruitore dei servizi in questione, ma con adeguati controlli, in modo che non abbia ad abusare della sua posizione dominante.

Judith Vles-Katz L'auspicio della rappresentante della Port authority di Rotterdam era di convincere i suoi ascoltatori dell'importanza degli ormeggiatori nel mega-porto olandese, soprattutto in termini di sicurezza. Per farlo ha spiegato il funzionamento di un Security code in vigore da luglio 2004. Nel quale la KRVE (battellaggio e ormeggio) svolge un ruolo fondamentale nel mantenimento della sicurezza all'interno del porto. A nome dell'Autorità Portuale, l'harbour master, che è anche ufficiale addetto alla sicurezza in porto, ha predisposto un piano di sicurezza. E questo piano ha visto anche il coinvolgimento, non solo della polizia marittima che esiste in porto, ma anche della KRVE, che è poi incaricata della sua attuazione; e che, occupandosi appunto di sicurezza, ha nei suoi dipendenti le orecchie e gli occhi dell'harbour master.

Marco Brusco **"**Il ruolo degli operatori ed il ruolo del Corpo delle capitanerie di porto – Guardia costiera, in questo contesto portuale, è essenziale: ad una crescita delle attività marittime e dei collegamenti, infatti, deve necessariamente corrispondere un adeguamento dei servizi ed una valorizzazione nella gestione dei sistemi portuali". Lo ha sottolineato il comandante del Corpo delle Capitanerie di porto convinto che a fronte delle esigenze armatoriali debbano essere predisposti assetti di sicurezza e di servizi adeguati e, soprattutto, concorrenziali. Dal punto di vista più operativo, va evidenziato come le ripercussioni derivanti dalla crisi economica obblighino tutti gli operatori a ricalibrare l'attività professionale in termini di maggiore efficienza e produttività. In sostanza, l'evoluzione che ci si presenta sembra sempre più orientata verso una maggiore concorrenzialità, che vedrà coinvolte sia le imprese sia i servizi portuali.

Francesco Nerli L'intervento olandese ha fatto molto piacere al presidente di Assoporti, "perché questo vuol dire che saremo alleati nei confronti di quella parte del 'Libro bianco' che vorrebbe rimettere in discussione la questione dei servizi tecnico-nautici. Mi fa piacere perché non sempre è stato così su alcune materie relative alle forme della liberalizzazione. E quindi sono felice delle cose che ho ascoltato". Ma sarebbe stato altrettanto felice se si fosse decisa una rapida trasformazione in norma dell'accordo interassociativo da tempo unanimemente raggiunto e siglato dal cluster marittimo e portuale, onde evitare di degenerare in quello che ha definito "una sorta di far west sulle tariffe".

Luigi Grillo Gli si chiede della riforma della legge portuale e il senatore Grillo, responsabile del suo iter, è entrato nel merito. "Noi da almeno tre mesi siamo imballati perché aspettiamo di sbloccare la questione dell'autonomia finanziaria. Io resto convinto che se sfondiamo su questo piano, il testo che andremo a licenziare sarà assolutamente all'altezza della situazione. Questo perché oltre alle riforme sulla governance, sui piani regolatori portuali, sui dragaggi, sul fondo per le infrastrutture, presenta norme che migliorano in senso più moderno, efficace, funzionale il quadro normativo licenziato dal Parlamento nel '94". Ma occorre anche l'autonomia finanziaria, ha precisato il presidente dell'VIII Commissione del Senato. Si deve riprendere a fare investimenti nei porti, ma ci si scontra col ministro dell'Economia, sordo rispetto a queste spinte, avendo "in questo senso la giustificazione di un quadro finanziario ancora critico".

Nereo Marcucci Al solito ritmo pungente, il presidente di Assologistica ha incalzato e rimbrottato in maniera colorita. Mentre la sua filosofia imprenditoriale è stata racchiusa nella conclusione del suo intervento. Ascoltiamola: "Cerchiamo di migliorare i porti, guardiamo alle prospettive che ho ascoltato di tecnica giuridica, di investimenti pubblico-privato e così via di seguito; ma partiamo dal fatto che dobbiamo vivere, dopo la crisi non dobbiamo più sopravvivere, dobbiamo vivere e possiamo vivere se invece di aspettare Godot e quindi la legge di riforma, espungiamo le criticità che vanno a maturazione e in qualche modo le risolviamo senza dover aspettare appunto Godot".

Giuseppe Lombardi Quale capo sezione Porti e infrastrutture di Confitarma il suo intervento non poteva esulare da una certa delusione per il sinora mancato ingresso dell'accordo interassociativo nell'ambito dei precetti marittimi-portuali. Soprattutto per il fatto che tale accordo "è stato apprezzato molto dai parlamentari perché tutti i disegni di legge l'hanno recepito, e fin dall'inizio ho visto che l'articolo 14 è stato praticamente condiviso da tutte le parti in modo trasversale". Ma deluso anche perché non se ne comprende la sua grossa importanza politica, "frutto di un accordo stabilito tra utenti e operatori, cioè fra chi paga e chi fornisce il servizio. Raramente si riescono a ottenere questi risultati. Questa è una cosa su cui credo che bisognerebbe meditare, perché se si sottovalutano questi impegni, questi accordi dove ci sono sei - sette associazioni che firmano e si impegnano, si perde un valore aggiunto che sarebbe invece meglio utilizzare e porre a reddito".

Marco Filippi "Credo che la questione dei servizi tecnico-nautici, costretti a svolgersi in un mercato regolato e quindi di monopolio, non fanno necessariamente velo a quelle azioni di controllo nell'efficienza e nella sicurezza, in una parola nella qualità del servizio, che ovviamente non possono essere soggetti agli elementi della concorrenzialità del mercato". Il pensiero è stato espresso dal senatore Marco Filippi che ha poi precisato. "Questo non vuole dire mettere alcuna pietra su situazioni che possono richiedere elementi di aggiustamenti tariffari, ma credo che polemiche stucchevoli e nebbie addensate strumentalmente debbano una volta per tutte essere diradate. Detto questo, già da tempo segnalo in ogni occasione pubblica la necessità di recepire prima possibile in termini normativi l'accordo interassociativo, inserendolo nel al primo decreto omnibus utile".

Cosimo Caliendo Come già detto, al direttore generale per i Porti al ministero delle Infrastrutture e trasporti è stato affidato l'onere di trarre le conclusioni della tavola rotonda che lo ha visto ultimo oratore. "Io, così, nella mia posizione puramente di tecnico dell'amministrazione mi permetto di sottolineare quelle che sono diciamo le priorità più sentite, poi naturalmente il primato è della politica, del Parlamento, del Ministro. Credo che insomma, visti i tempi non facili e la relativa perdita di competitività dei porti italiani, occorrerà sicuramente concentrarsi sul alcuni elementi prioritari, alcuni dei quali sono stati già autorevolmente citati. Tanto una messa a punto di un'adeguata pianificazione dello sviluppo delle portualità, partendo se vogliamo anche dalle reti Ten, ma dando un valore aggiunto sicuramente in più. In questo c'è il piano della logistica, la revisione del piano di mobilità, io ritengo che si debba fare un tutt'uno, non è che si possono fare strumenti disarticolati tra di loro. Puntare, lo si è sottolineato in questo convegno, sulla semplificazione, velocizzazione delle procedure nei porti, a cominciare dallo sportello unico. Innovare, io direi innovare con determinazione la disciplina nazionale in materia di dragaggi. E io personalmente ritengo che il testo attualmente in Parlamento sia ancora un pò troppo timido e che, insomma, sono state elaborate anche delle ipotesi un pochino più articolate che credo dal punto di vista tecnico vadano prese debitamente in considerazione. Credo anch'io nel coordinamento rafforzato, nel coordinamento, in capo all'Autorità Portuale delle funzioni pubbliche, che vengono svolte nei porti dell'Autorità Portuale e dell'Autorità Marittima. Credo anch'io che sia importante definire queste due gambe del sistema. Valorizzare sicuramente le sinergie con la retroportualità e con gli interporti, avendo come cabina di regia preferibilmente la stessa Autorità Portuale, perché mi sembra che poi il fulcro sia sul mare piuttosto che sulla terra. Un altro punto che ho citato, lo ripeto, occorre anche avere molto coraggio nel ridurre le restrizioni di finanzia pubblica che oggi gravano sui gestori dei porti, soprattutto sulle autorità portuali, e che mi sembrano veramente diventate eccessive in questi ultimi due anni. Poi dare naturalmente una risposta, anche programmata nel medio-lungo termine, alle esigenze di finanziamento delle opere di sviluppo e di ammodernamento dei porti. Lo possiamo fare con strumenti innovativi, lo possiamo fare col sistema tradizionale, ma non c'è dubbio che, nell'interesse della portualità, credo non sia più rinviabile l'idea di dover reperire adeguate risorse per questa finalità. Adesso, poi, come ci arriveremo non sta a me poterlo decidere, ma credo che si venuto il momento che non sia più rinviabile questo processo".

Fotosunto

Il pubblico







il palco



il coordinatore





Sergio M. Carbone

i saluti



Antonio Basile



Marina Monassi

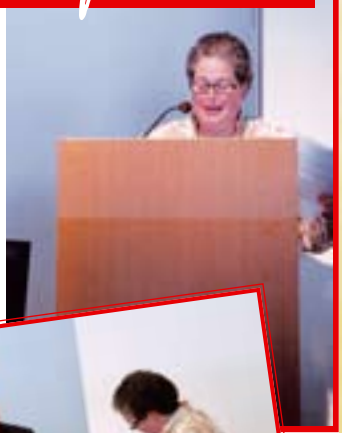


Fabio Omero

l'ospite

Judith Vles-Katz
Autorità portuale
Rotterdam

Nella foto: Omaggio olandese all'Angopi: un modellino di imbarcazione degli ormeggiatori di Rotterdam





Cesare Guidi e Judith Vles-Katz

il filmato





la relazione d'apertura

di cronaca

i relatori



Bartolomeo Giachino



Paolo Carcassi



Maurizio Maresca



Alfredo Antonini



Marco Brusco



Marco Filippi



Francesco Nerli



Luigi Grillo



Nereo Marcucci



Giuseppe Lombardi



Cosimo Caliendo

INTRODUZIONE DEL PRESIDENTE ANGOPI CESARE GUIDI



Foto: Flavio Snidero

Imprenditorialità nella funzione pubblica

L'EFFICIENZA DEI SERVIZI RELATIVI AL SISTEMA LOGISTICO: IL RUOLO E IL CONTRIBUTO DEI SERVIZI NEI PORTI



Ringrazio tutti i graditissimi ospiti che hanno voluto accettare il nostro invito; un sentito plauso va ai colleghi di Trieste, che hanno organizzato questa iniziativa, cercando di mettere in luce la nostra convinzione sull'importanza che assume l'efficienza, il ruolo e il contributo dei nostri servizi nei porti a favore del sistema logistico e dell'intero sistema di sicurezza.

Un ringraziamento particolare permettetemi di indirizzarlo al Sottosegretario Bartolomeo Giachino che abbiamo presente per una parte dei nostri lavori, un ulteriore ringraziamento all'intera giunta comunale alla quale esprimiamo il più sincero e caloroso augurio di buon lavoro a favore di questa straordinaria città che è stata il crogiolo del moderno sviluppo marittimo portuale favorendo attività che hanno attirato commercianti, armatori e finanzieri dall'Europa e dal Levante.

Dicevo ieri alla nostra Assemblea interna che mi legano a questa città cocenti ricordi, insieme al flash back delle mie prime esperienze di vita vissute a bordo che mi ricordano le espressioni di Lelio Luttazzi allorché ha affermato che "ogni volta che mi succede di venire a Trieste, sono sempre felice! E per dirlo io! Vuol proprio dire che lo sono davvero". Nel salutare Trieste

ci uniamo a questa manifestazione di affetto da parte del grande jazz-man triestino di cui ricorre nei prossimi giorni un anno dalla sua scomparsa.

SECURITY, FATALMENTE FIRST

Entrando nel merito del tema oggetto della Tavola rotonda è importante ribadire che la sicurezza della navigazione, degli spazi e delle strutture portuali, a salvaguardia dell'ambiente e della vita umana non hanno soltanto una valenza economica. Infatti, non sono soltanto parametri economici che possono inquadrare l'importanza fondamentale di questo problema e di questa funzione. L'altro aspetto relativo alla sicurezza, è che solo grazie alla sua tutela si garantisce la piena agibilità del porto assicurando nel suo ambito una navigazione spedita e sicura. Ogni incidente che avviene a un vettore in ambito portuale, o che danneggia una struttura portuale, non ha soltanto un riflesso negativo per la nave, ma anche e soprattutto sulla praticabilità e funzionalità di un porto e di tutti i suoi utenti.
Tali esigenze di tutela della sicurezza in ambito portuale sono di grande attualità se è vero come precisa "Il Report 2008 del Lloyd's Annual" che gli incidenti della navigazione "continuano a crescere, sia come frequenza" e sono "attribuibili almeno in parte alla scarsità di personale di bordo bene addestrato", oppure alla scarsa la manutenzione delle navi.
Giova segnalare che una tabella d'armamento appena sufficiente per assicurare la navigazione appare inadeguata per fronteggiare situazioni di emergenza, soprattutto nei punti sensibili quali sono i porti: esternalizzando tali costi sulla collettività.
Al riguardo viene acconcio rilevare che proprio in funzione della complessiva validità dell'organizzazione dei nostri porti, dei relativi servizi dedicati alla sicurezza e delle stringenti procedure adottate gli incidenti alla navigazione in acque portuali sono considerati soltanto fra le "Sorgenti che contribuiscono in misura ridotta o trascurabile al rischio nell'area di impatto" (secondo quanto accertato dal Comitato tecnico del Dipartimento della Protezione civile).
È alla luce di queste esigenze che lo Stato italiano assume un quadro normativo dai precisi lineamenti in materia di servizi tecnico-nautici, nell'ambito dei quali l'ormeggio e il battellaggio – non solo per l'interfaccia mare/banchina – sono ricompresi. Vale, infatti, la pena ricordare che oltre alle operazioni di ormeggio e disormeggio, gli ormeggiatori devono, a titolo esemplificativo, oltre che operare a bordo delle navi quali rinforzo temporaneo all'equipaggio, accorrere in caso di ogni emergenza, effettuare il rinforzo degli ormeggi per intervenute condimeteo avverse, prestare assistenza e soccorso a navi e persone in pericolo negli spazi portuali e nelle aree marittime adiacenti, recuperare oggetti galleggianti pericolosi per la navigazione…, tutte attività, queste, che trovano la loro remunerazione nell'ambito della tariffa di servizio sulla quale tornerò nel prosieguo della relazione.
Per tali ragioni la disciplina dei Servizi tecnico nautici, contenuta in parte nel Codice della Navigazione e in parte nella legge 84/94, stabilisce un assetto regolato del mercato ove essi operano, nell'ambito del quale – la natura di servizi di interesse generale – giustifica alcuni diritti esclusivi e la restrizione al libero accesso. Questo peraltro connota la caratteristica di universalità che deriva da un'organizzazione che deve rispondere non solo alla richiesta del servizio, ma anche al compito di ausiliari della Autorità Marittima per fronteggiare le emergenze e ogni qualvolta se ne ravvisi la necessità.
Credo valga la pena ricordare che alla disciplina normativa voluta dal legislatore italiano per i servizi tecnico nautici è stata attribuita piena validità dalla giurisprudenza prevalente, comunque quella di Cassazione e del Consiglio di Stato.



Nella foto: monumento innalzato davanti alla Stazione marittima di Trieste: 'Perenne ricordo dei marinai scomparsi in mare'.

SISTEMI TARIFFARI ALLA 'ROBIN HOOD'

In questo contesto normativo assume una forte importanza la ristrutturazione del nostro servizio risalente agli inizi degli anni '90 con la trasformazione delle relative tariffe da tariffe di lavoro in tariffe di servizio, la definizione dei primi criteri e meccanismi tariffari nel 1994, la loro successiva rivisitazione nel 2006.

Ciò posto e attesa la natura regolata del mercato relativo al nostro servizio, la disciplina riguardante il costo o il prezzo del servizio è basata su una formula, la cui prima versione prevedeva appropriati parametri per la spesa ammessa di esercizio e, nel rispetto di determinati coefficienti, una valutazione del lavoro con criteri omogenei stabiliti su base nazionale.

La dinamica tariffaria è affidata alla direzione del superiore Ministero ed è determinata sulla base di criteri e meccanismi stabiliti in sede ministeriale a seguito di adeguata istruttoria svolta congiuntamente al Comando Generale ed Assoporti, con la partecipazione degli utenti e degli erogatori del servizio. I criteri adottati garantiscono asettica equità delle tariffe nella giusta correlazione fra: corrispettivi fatturati e servizi resi, attuando i necessari accertamenti per evitare – in coerenza a principi di trasparenza, obiettività ed economicità – situazioni nelle quali qualcuno possa abusare del diritto esclusivo attribuitogli, ovvero operare su standard inadeguati favorendo in questo modo una scorretta competizione fra porti.

Va rilevato che tutti i nostri servizi (non solo in Italia, ma in tutti i porti europei) sono fatturati secondo tariffe articolate sulle caratteristiche dimensionali delle navi, con valori progressivamente crescenti in cifra assoluta, al fine di tenere conto del maggior impiego di uomini, tempi e mezzi nautici utilizzati al crescere della dimensione della nave assistita, basandosi su un giusto rapporto fra il lavoro svolto e costo dell'ormeggiatore. Il ricorso ad alcuni coefficienti di equilibrio ha consentito – tenuto conto che nell'ambito dell'istruttoria nazionale, con riferimento a specifiche realtà periferiche, il sistema tariffario assume una valenza che amo definire "alla Robin Hood" – di utilizzare una formula che sintetizza l'impiego dei criteri e dei meccanismi adottati in sede ministeriale in tutti i porti italiani per i servizi resi dai relativi Gruppi, con generalizzata soddisfazione, prima fra tutti quella degli utenti pur chiamati a pagare il servizio.

La storia della dinamica tariffaria e dei suoi effetti sono comunque, il miglior indicatore dell'efficienza del sistema e dell'economicità con cui il servizio è gestito. Infatti, si registra



nel nostro settore per il periodo dal 1999 – 2010 un aumento delle tariffe a livello nazionale del 14,18 % a fronte di un'inflazione del 27,67%. Invito chiunque a verificare per lo stesso periodo l'entità dell'incremento delle tariffe stabilite in altri servizi interessati da processi di liberalizzazione, dove peraltro sono applicati altri meccanismi, tipo price cap, talvolta invocati quali modelli da estendere anche al nostro settore. Nei fatti il nostro contenimento tariffario appare particolarmente favorevole se si pensa che dal 1999 ad oggi è in essere l'assoluta invarianza tariffaria a favore delle Autostrade del mare e nel frattempo è intervenuta una incisiva modifica del regime fiscale che ha interessato l'intero mondo cooperativo essendo, appunto, questa la veste giuridica che hanno adottato i nostri Gruppi associati.
È pur vero che nel decennio indicato abbiamo registrato un forte aumento dei traffici nella portualità italiana che nel nostro caso ha determinato un incremento della produttività, liberando risorse che da un lato abbiamo utilizzato per potenziare e migliorare il servizio e dall'altro per favorire l'accennato contenimento tariffario. Ma tutto questo si è reso possibile anche per la nostra identità di società cooperativa. Nei nostri Gruppi infatti, ogni attività di business che produce gettito, non è e non può essere finalizzata alla realizzazione di profitti da ripartire tra gli azionisti. Ciò che rileva, in caso di maggior produttività, è il dovere di compensare i lavoratori per l'ulteriore sforzo profuso con una retribuzione predeterminata nei limiti ed alle condizioni previste dagli istituti contrattuali.
Si tratta di una disciplina contrattuale flessibile ed in grado di meglio assecondare le caratteristiche proprie del lavoro degli ormeggiatori e dei barcaioli per garantire il massimo di produttività con il massimo contenimento possibile dei costi secondo modalità attagliate alle specifiche caratteristiche della nostra attività. In virtù di esso, ad esempio, con riguardo alla disciplina dell'orario di lavoro, sono state definite le condizioni per poter accedere alle previste deroghe ai limiti massimi di lavoro o minimi di riposo funzionali per un'attività garantita 24 ore al giorno per tutti i giorni dell'anno.

FORMAZIONE, FORMAZIONE E POI, ANCORA FORMAZIONE

Ma per fare occorre unire il sapere al fare. A tal fine il contratto collettivo riserva una particolare attenzione alla formazione con specifico riferimento a temi che vanno dall'arte marinaresca alla geografia marittima oltreché alle cognizioni richieste in termini di ambiente e sicurezza, solo per citare alcune fra le materie oggetto



di una vasta attività formativa. Inoltre, sempre con riguardo alla nostra formazione professionale – in linea agli indirizzi comunitari in materia – secondo programmi condivisi con le organizzazioni sindacali, con gli utenti del servizio, con l'Assoporti e sulla quale il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e lo stesso Comando generale hanno manifestato il proprio apprezzamento, è stato realizzato un programma di formazione e aggiornamento continuo, che coinvolge gli ormeggiatori e i barcaioli durante l'intero periodo della loro vita lavorativa.

È in tale contesto che mi appare oggettivamente difficile comprendere iniziative quale quella posta in essere dall'Autorità Portuale di Venezia, che – assumendo comportamenti diversi rispetto ad un recente passato evitando qualsiasi tipo di confronto con questa associazione – tende ad utilizzare lo strumento tariffario dei nostri servizi per mera "facilitazione" commerciale di particolari segmenti di traffico, prescindendo dalle esigenze di garantire per ognuno di essi identici parametri di riferimento e modalità applicative in tutti i porti italiani a garanzia di un efficace e non discriminatorio impiego della sicurezza nei porti.

Parlando di indirizzi comunitari colgo l'occasione per salutare la signora Judith, responsabile ufficio relazioni del porto di Rotterdam assieme ai nostri colleghi ormeggiatori della KRVE. Sappiamo che l'Olanda è il paese con il tasso di disoccupazione giovanile più basso d'Europa, facendo delle competenze ottenute sul campo, "soft skills", per i giovani studenti, la loro strategia. Imparare facendo. In coerenza a tale disciplina, un percorso per un ciclo di 5 anni di formazione e lavoro, è da loro previsto per ottenere la qualifica di ormeggiatore. Per non apparire autoreferenziale, devo dire che le doti di professionalità acquisita dagli ormeggiatori italiani, per effetto della particolare attenzione dedicata alla formazione, hanno trovato ampio riconoscimento anche all'estero, avendo noi stessi, in collaborazione ai colleghi di Rotterdam, partecipato a numerose e delicatissime missioni off-shore spesso ricevendo note di particolare soddisfazione per la competenza dimostrata.

Devo anche dire di avere ricevuto manifestazioni di vivo apprezzamento sull'operato dei nostri ormeggiatori – di Chioggia, Venezia e Ravenna – da parte dei responsabili del GNL Adriatico. Tale giudizio assume ancora più valore, considerata l'iniziale ritrosia, a fronte della incertezza normativa ed amministrativa esistente, manifestata dai responsabili del rigassificatore ad avvalersi del nostro personale. In particolare, il responsabile delle attività marittime del terminal si è esplicitamente complimentato per le modalità con cui il servizio è stato reso tant'è che alle oltre 130 navi approdate, per la competenza e professionalità espressa dagli ormeggiatori in ogni condizione meteo marina, non è stato pagato un solo euro per controstallie.

Siamo ora impegnati in un difficile confronto per l'erogazione dello stesso servizio all'Olt – rigassificatore off-shore collocato a 12 miglia dal porto di Livorno. L'atteggiamento dei responsabili dell'Olt non ha al momento reso possibile definire tale nostro rapporto. Per quanto ci riguarda confermiamo con totale assenso da parte degli ormeggiatori provenienti dai porti di Livorno, Marina di Carrara e Piombino la stessa disponibilità e competenza manifestata dai nostri colleghi per il Gnl Adriatico, e quindi siamo in attesa delle determinazioni che saranno adottate dall'Autorità Marittima in merito all'erogazione dei servizi di ormeggio e disormeggio per tale rigassificatore.

'LIBRO BIANCO' UE, ASSILLI TRA LE PAGINE

A Bruxelles si definiscono le politiche e non solo le norme che producono effetti nell'ambito in cui operiamo. In questo quadro devo manifestare molte preoccupazioni per il contenuto del Libro Bianco, approvato dalla Commissione lo scorso 28 marzo. Mentre appare condivisibile la particolare attenzione riservata alla sicurezza della navigazione, alla security e alla salvaguardia dell'ambiente, per cui è previsto il miglioramento dei relativi servizi anche attraverso il potenziamento al ricorso delle tecnologie informatiche, in contrasto con tali indicazioni appaiono le considerazioni in materia di modalità di accesso al mercato dei servizi portuali.

La sfida da cogliere, che credo di poter affermare senza timore di smentita e che i Gruppi hanno colto, è quella di rendere imprenditoriale la gestione di un servizio pubblico. In un contesto efficiente quale quello sopra descritto occorre, ora, salvaguardare la specificità dell'offerta di un servizio pubblico, che si caratterizza dalla capacità di fornire qualcosa di qualitativamente e/o quantitativamente diverso da quello privato, nel rispetto del principio di sussidiarietà e delle peculiarità di ogni realtà nazionale.

Proprio per salvaguardare questo servizio, fronteggiando le spinte a modificare l'attuale assetto normativo, ritengo quanto mai urgente una sollecita approvazione del disegno di legge in materia di riforma portuale, le cui modifiche all'art. 14 hanno, di fatto, recepito il noto

accordo interassociativo dell'aprile del 2007. Qualora altre questioni contenute nel disegno di legge dovessero ritardare, come sembra accadere, l'iter parlamentare del citato disegno, invito calorosamente i rappresentanti del Governo e del Parlamento presenti ad attivarsi per trasfondere almeno il testo dell'art. 14, da tutti e da tempo ampiamente condiviso, in un altro provvedimento per il quale siano ipotizzabili tempi più rapidi di approvazione.

Con queste considerazioni termino il contributo di avvio alla discussione che mi auguro proficua e concreta.
Ma prima di chiudere il mio intervento vorrei che fosse chiaro che non siamo affatto interessati ad una specie di "salvacondotto" che ci riconosca delle forzate ed improprie prerogative. Siamo infatti convinti che il problema della sicurezza non sia un'esigenza da piegare ai propri interessi particolari. È proprio per tale assunto che il nostro servizio va concepito come un servizio unitario e complessivo da offrire a tutti gli utenti per una garanzia non solo del porto ma soprattutto, alla comunità e al territorio-ambiente localizzati intorno ad esso.
Nel corso delle celebrazioni per il 150° anniversario dell'Unità d'Italia, in più occasioni si è fatto riferimento al fondamentale ruolo svolto da Cavour. Ed è per questa ragione che a Cavour è stata dedicata la Nuova Unità Maggiore della Marina Militare: una portaerei, il cui comandante Aurelio De Carolis, proprio in questi giorni, nell'indirizzo rivolto ai colleghi di Civitavecchia ha riconosciuto l'importanza e l'insostituibilità del loro ruolo unitamente alla grande professionalità che ha potuto riscontrare nell'assistenza ricevuta durante le numerose manovre di ormeggio.
Questi sono i dati. Questi sono i fatti. Questo è il nostro ruolo. Ed è proprio partendo da queste considerazioni che riteniamo utile si tenga conto quando si decide il destino professionale di queste categorie, di questi lavoratori di cui la funzione e il valore è riconosciuto da tutti. Vi ringrazio per l'attenzione.



Sapore di mare





















GRUPPINEWS



Bagliori marinareschi



Bagliori marinareschi a commento della nuova sede degli ormeggiatori del porto di Trieste, ufficialmente e festosamente inaugurata il 14 giugno 2011. Uno dei più incisivi balenii è giunto dalla presidente dell'Autorità portuale Marina Monassi, tre giorni dopo il trasferimento ufficiale del Gruppo nella struttura appositamente approntata, con relativa benedizione e discorsi beneauguranti. Nell'indirizzo di saluto ai partecipanti alla tavola rotonda organizzata il successivo 17 giugno da Angopi nella città giuliana, la leader della Port authority ha evidenziato la pregevole attribuzione del Gruppo alabardato. Del quale ha "avuto la fortuna di siglare la concessione ventennale per la loro nuova sede ubicata nella Sacchetta, a metà strada tra il Porto vecchio e il Porto nuovo, nel cuore della città". Precisando che ciò dimostra anche uno dei principali 'punti sensibili' della categoria, ossia: "La vicinanza del gruppo degli ormeggiatori alla portualità triestina, nello spirito che più profondamente la caratterizza".

Una caratterizzazione per altro delineata nel depliant preparato in funzione dell'Assemblea Nazionale dell'Associazione nazionale degli ormeggiatori e barcaioli - Angopi svolta il giorno 16 a Trieste. Depliant che riassumendo la storia del Gruppo giuliano, seppure ristretta in accenni, ma corredato da svariate fotografie mostra qualche sprazzo dello spirito che, appunto, lo caratterizza. E che qui di seguito fedelmente si riporta. Dunque…

Già negli anni antecedenti alla prima guerra mondiale esistevano a Trieste diversi gruppi di esperti ormeggiatori, di cui varie società di navigazione si servivano. Alla fine del conflitto, per favorire una migliore organizzazione e una più equa distribuzione del lavoro, i vari gruppi si associarono fondando, l'1 giugno 1919, il "CONSORZIO FRA ORMEGGIATORI DEL PORTO DI TRIESTE Consorzio a garanzia limitata". Il consorzio non aveva fini di lucro, si proponeva, come anche l'attuale cooperativa, di provvedere a tutte le operazioni di ormeggio, disormeggio, movimento di navi nel porto di Trieste, esercitando anche qualsiasi attività connessa. Inoltre si proponeva di migliorare le condizioni morali ed economiche dei soci e delle loro famiglie, dando particolare rilievo al settore del risparmio e della previdenza.

Già nel 1920 le tariffe erano fissate dalla Capitaneria di Porto locale. Con la costituzione delle Compagnie Portuali, avvenuta nel 1930, anche il Consorzio Ormeggiatori cominciò a dipendere sempre più strettamente dalla Capitaneria di Porto. In quegli anni il Consorzio aveva in dotazione cinque barche a remi e quattro motoscafi. Nel 1928 il Direttore Marittimo emanava un decreto che stabiliva che le operazioni di ormeggio e disormeggio dovevano essere eseguite da personale autorizzato dalla Capitaneria di Porto e iscritto nel ruolo degli "ormeggiatori" che comprendeva due categorie: ormeggiatori in servizio libero e quelli alle dipendenze di società di navigazione. Per parecchi anni il consorzio dovette lottare per conservare la sua indipendenza da chi, non riconoscendone lo status di cooperativa, voleva scioglierlo e farlo confluire in una Compagnia Portuale. Nel 1972 il consorzio assunse la denominazione di "GRUPPO ORMEGGIATORI DEL PORTO DI TRIESTE Soc. Coop. a r.l." diventato "GRUPPO ORMEGGIATORI DEL PORTO DI TRIESTE Soc. Coop." nel 2004. Attualmente il Gruppo dispone di sette motobarche, di cui tre di tipo moderno per interventi veloci, cinque automezzi. Nel dicembre 2009 è avvenuto il trasferimento nella nuova sede di molo Fratelli Bandiera, sede nella quale è prevista, in questa occasione, l'inaugurazione ufficiale.



Sin qui il testo del depliant. Dove si annuncia l'inaugurazione della nuova sede degli ormeggiatori triestini. Ma la sua posizione risponde anche alla storia portuale della città, soprattutto per la sua vicinanza alla 'Lanterna', uno dei preminenti simboli marinareschi della marinaresca Trieste. Lanterna innalzata nel 1833 sul molo costruito nel 1751: lungo 600 metri a protezione del porto, allora battezzato Teresiano, ma poi intitolato ai Fratelli Bandiera, sul quale gli ormeggiatori si sono insediati, in fortuita coincidenza col 150° anniversario dell'Unità d'Italia. Una Lanterna che nel proprio caso accorpa risvolti architettonici, storici, culturali e finanche personali - affettivi (questi ultimi da parte del capogruppo nonché presidente della cooperativa Gruppo Ormeggiatori del Porto di Trieste, Giorgio Regolin, di cui si dirà oltre, ma che qui intende ringraziare e complimentarsi con l'intera compagine aziendale - in particolare col vice presidente Marco Kovacic e il consigliere Roberto Muscardin - per il lavoro di squadra svolto nella conduzione del trasferimento della sede e nell'organizzazione della sua presentazione).

Opera architettonica di fattura monumentale il faro è sede della sezione di Trieste della Lega navale italiana che ne ha assai meritoriamente 'guidato' la rinascita dopo che la vecchia Lanterna era stata disattivata e abbandonata a un progressivo, umiliante degrado. Una targa apposta alla sua base ne racconta nascita, fierezze, coma e rinascita. Essa recita: *Il Faro 'La Lanterna' costruito per "sovrana munificenza" nel 1832 diede luce e guidò sicuri i naviganti di questo mare dall'11 febbraio 1833 al 25 novembre 1989. Dopo un lungo periodo di abbandono, la Sezione di Trieste della Lega Navale Italiana ha voluto ridare nuova vita a questo vecchio simbolo della Trieste mercantile ed operosa sui mari restaurandolo e ristrutturandolo per adibirlo a propria sede. I lavori iniziati il 24 novembre 1990 sono stati portati a termine il 18 gennaio 1992 con il contributo di Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Fondo Trieste,*



Assicurazioni Generali SpA Trieste, Presidenza Nazionale LNI, soci.

Poi, ancora un'altra targa, applicata da Regione, Comune, Università. È in ricordo del poeta triestino Umberto Saba, del quale rivela *che qui attorno sono ambientate le poesie caratterizzate da un acuto senso di solitudine In riva al mare, Il faro, Il pomeriggio.*

La poesia "Il faro" inizia con i versi *Era (or sono pochi anni) era il mio sogno / di salire quassù / Di sull'uscio al pilota domandava / scoprendomi "Si può salire? Si"*. E certo su per quei gradini vi saliva Regolin Filiberto, nonno di Giorgio, l'attuale capogruppo della sede degli ormeggiatori del porto di Trieste sottostante e a due passi dello storico faro. Frequentò la Lanterna perché, 14enne, fu ospitato per motivi di salute per un anno dalla famiglia del suo guardiano, dovendosi curare presso l'emerito ospedale triestino per l'infanzia Burlo - Garofalo. Da qui il personale e affettivo legame tra faro e sede degli ormeggiatori provato dal capogruppo, di famiglia originaria di Grado e votata al mare (lui nove anni sui rimorchiatori, dieci da pilotino, nove da ormeggiatore; e suo fratello Albano, comandante di rimorchiatori d'altura. Ma pure il bisnonno Luigi che partecipò alla Grande Guerra nella Marina austroungarica; e nuovamente il nonno che guarito dall'affezione giovanile partecipò alla II guerra mondiale nella Regia marina italiana, meritandosi una Croce al merito; che imbarcato sul cacciatorpediniere Gioberti partecipò alla battaglia di Capo Matapan a sud del Peloponneso dove di fronte alla Mediterranea fleet britannica in due distinte fasi, il 28 e 29 marzo 1941 si consumò la tragedia della flotta italiana italiana; e che per giunta subì il siluramento della sua nave fuori Livorno; e, infine il padre, Luigino, 30 anni al comando di rimorchiatori. Un esemplare paradigma, questo del capogruppo triestino, applicabile alla grande maggioranza degli ormeggiatori e barcaioli, titolari di plurime ascendenze marinaresche, perciò eredi di ben temprato Dna professionale, sparso a piene mani nella categoria).

Ma è da scommettere che la strategica locazione della struttura riesca a suscitare altrettanti ricordi a chi tira il fiato nella sala relax della nuova sede del Gruppo. Sala relax che si



trova al primo piano, contornata da sala operativa, ufficio amministrativo, ufficio presidenza e zona notte con quattro camere e due bagni. Mentre il piano terra ospita officina, cucina, sala da pranzo, sala doccia, due bagni piccoli e doccia. Tutto ciò con raziocinio e comfort. Infine, l'infrastruttura dispone di due piazzali per il parcheggio dei mezzi stradali del Gruppo e di una banchina con tre posti barca. Di assoluta avanguardia è poi il sistema comunicazioni, completamente automatizzato, affidato alle cure (e alla passione) dei due soci ormeggiatori che lo hanno anche installato. Si chiamano Stefano e Christian, quest'ultimo da ringraziare per l'accurata descrizione tecnica degli impianti. Descrizione riportata nella pagina seguente e che certamente manderà in brodo di giuggiole gli appassionati disseminati in altri Gruppi ormeggiatori e barcaioli, non escludendo che vi si potranno anche trarre preziosi suggerimenti.



L'avanguardia? Ma da noi è di casa!



L'ufficio di monitoraggio del Golfo di Trieste/zona portuale è supportato da una serie di condivisioni remote con possibilità di visualizzare e modificare i dati dei computers in ufficio e all'esterno tramite smartphone con sistemi operativi android e iOS. La schermata che si vede qui a lato si riferisce ad uno smartphone con iOS.

Tutto il sistema viene gestito da macchine Macintosh,abbiamo scelto gli iMac all in one da 27" (http://www.apple.com/it/imac/features.html), il primo iMac ci permette di visualizzare l'A.I.S. (Automatic Identification System), e un database con lo storico delle navi movimentate nel nostro Golfo;il secondo iMac tramite un client di visualizzazione remota su server windows 2008, (Remote Desktop Connection),dei Piloti del Porto di Trieste, ci permette di visualizzare la situazione dei movimenti di tutte le navi per la giornata lavorativa, eliminando così di fatto il "vecchio fax",sistema che utilizzavamo per tenerci aggiornati; sempre con lo stesso computer controlliamo la nostra tabella della turnistica.

Il terzo iMac visualizza la tabella delle navi ormeggiate in Porto e la centralina meteo, posizionata sul traliccio sopra il tetto della sede,assieme all'antenna del VHF e l'AIS.

Tutti e tre gli iMac possono esser visualizzati/gestiti contemporaneamente,nelle stanze della visualizzazione remota,cioè la sala da pranzo e la stanza del guardiano; in questo caso però non ci sono degli iMac a gestire il tutto, ma due macmini (http://www.apple.com/it/macmini/) che si interfacciano con le Tv LCD (32" e 42") che servono da monitor. Inoltre, nella stanza principale al primo piano della palazzina, possiamo monitorare tutti i monitor dei computers (A.I.S./Remote desktop/tabelle etc) su un Tv LCD da 60".

Un altro iMac è posizionato nella stanza del Presidente; è l'unica macchina non censurata,mentre tutte le altre sono controllate avendo configurato dei blocchi per non creare disguidi tecnici; la principale censura è sul web;solo alcuni siti si possono visualizzare,ma anche moltissime funzioni del sistema operativo sono amministrate.

Nella sala adiacente a quella operativa ci sono 2 computer windows con accesso diretto alla rete e senza censure,stessa cosa nella sala da pranzo,dove c'è un altro windows disponibile per i soci.

Un altro macmini è posizionato nell'armadio dati (Rack): ha la funzione di gestire la telefonia; tutto viene controllato da un sistema chiamato DEXGATE che si interfaccia con MAC OSX, il sistema operativo di macintosh; ogni telefono ha un suo indirizzo di rete e volendo può essere utilizzato come modem connettendo qualsiasi dispositivo che abbia la scheda di rete. Abbiamo 11 telefoni snom VOIP (http://www.snom.com) e due cordless siemens. Per le chiamate su rete fissa utilizziamo la classica "telecom", mentre l'uscita verso numeri cellulari avviene tramite un GSM box con all'interno due sim card,con abbonamento aziendale, abbinato anche ai telefoni cellulari che i soci hanno a disposizione.

La stampante EPSON AcuLaser è collegata a tutti i computers grazie al cablaggio strutturato e per i portatili la connessione avviene tramite wifi.

L'azienda che ha fornito assistenza e macchine si chiama BipComputer, è un Apple premiun reseller : http://www.bipcomputer.it/Bip/Bip_Apple_Premium_Reseller.html

Flashback di storia recente



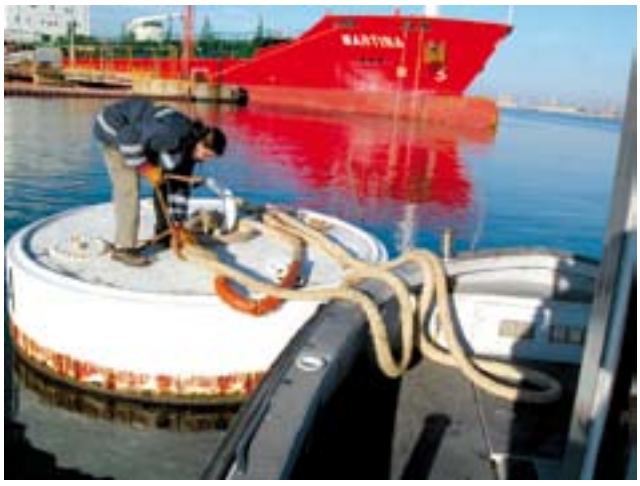
Friuli e Venezia Giulia in una mappa del 1601



La nuova sede del Gruppo ormeggiatori del porto di Trieste prima della ristrutturazione



Maggio 2010: in visita alla nuova sede Gruppo ormeggiatori appena approntata



Ormeggio al campo boe



Colpi di bora



Movimento di nave senza equipaggio



Movimento di nave senza equipaggio, presa del cavo del rimorchiatore



Navi nel porto di Trieste nella seconda metà dell'Ottocento



L'area della futura nuova sede del Gruppo ormeggiatori negli anni '30 dello scorso secolo



Nave incendiata senza equipaggio, con ormeggiatori in sostituzione a bordo



Si sale a bordo della nave incendiata



Emergenza bora



Strappo di un cavo d'ormeggio



Messa in sicurezza di una nave in un giorno di bora



Ormeggiatori, la sicurezza nelle mani della tecnologia

Il gruppo locale inaugurerà martedì la nuova sede di Molo Fratelli Bandiera
Organizzata l'assise nazionale della categoria con 200 delegati in arrivo

di Furio Baldassi

Esistono già dal 1919, per la precisione dal 1° giugno di quell'anno. Non manca molto, dunque, per il centenario di un servizio, quello degli ormeggiatori del porto, da sempre legato a doppio filo con la vita della città. Un "service" importante e quotato che nella settimana entrante è atteso da un vero tour de force di impegni. Si inizia martedì 14, con l'inaugurazione ufficiale della loro nuova sede hi-tech di molo Fratelli Bandiera (in realtà operativa da più di un anno ma mai presentata alla città) e successivo "likoff" per poi proseguire mercoledì e giovedì al Savoia Excelsior con l'assise nazionale della categoria, che farà confluire in città circa 200 ormeggiatori da tutta Italia e anche dall'estero e chiudere venerdi' con una tavola rotonda alla Stazione Marittima con molti relatori di prestigio su "L'efficienza dei servizi relativi al sistema logistico: il ruolo e il contributo dei servizi dei porti". Quella stessa richiesta di efficienza che, in effetti, è anche alla base dell'allestimento della nuova "casa" della categoria, come spiega il presidente della Cooperativa ormeggiatori, Giorgio Regolin. «Per tenere sotto controllo un porto delle dimensioni e delle caratteristiche di quello di Trieste, con un'area d'influenza che va dal Porto Vecchio al canale navigabile e poi ai pontili della Siot bisognava essere estremamente aggiornati e credo che ci siamo arrivati, sia pure con esborsi non indifferenti».

La nuova sala operativa, in effetti, parla da sola. Una serie di monitor e computer hanno costantemente sotto controllo tutta questa parte dell'Adriatico, dall'Istria in su, grazie al sistema Ais (acronimo che sta per Automatic identification system) che individua con tanto di nome tutte le navi in arrivo. Ai lati, le stanzette per il riposo degli uomini impegnati in turni per 24 ore su 24, 365 giorni all'anno), sono attrezzate a loro volta con radiotrasmittenti e monitor, per tenere sempre la situazione sotto controllo. Spetta poi ai piloti, d'intesa con la Capitaneria, avvisare gli ormeggiatori sulla destinazione finale, le caratteristiche dello scafo, le condizioni esterne eccetera. A quel punto entrano in scena gli ormeggiatori, 27 soci operativi più due amministrativi che con le loro sette motobarche (attive anche come servizio Aci del mare)fanno la spola tra i vari moli. Il famoso lancio della cima o della gomena, per dire, è solo l'aspetto più appariscente di un lungo lavoro di preparazione per far attraccare la barca. «Le difficoltà non mancano - conferma Regolin - perché basta ad esempio una bora a soli 100 km/h per far scarrocciare i traghetti, che hanno poco pescaggio, e farci lavorare in condizioni di estrema difficoltà». Una lunga lista di apprezzamenti, appesa alle pareti, testimonia in effetti dell'apprezzamento, della Capitaneria in primis, per il lavoro svolto. E non a caso da queste parti si ricorda, con malcelato orgoglio, che i primi ad essere chiamati quando cessarono gli effetti del devastante incendio che distrusse un traghetto turco in arrivo a Trieste al largo dell'Istria furono proprio loro. «La barca era un tizzone fumante - ricorda Regolin - e le foto che abbiamo scattato all'epoca sono buone testimoni. Ciononostante, con lo scafo mezzo piegato, siamo riusciti a farla attraccare all'Arsenale».



Nella foto qui a lato: un prossimo candidato al concorso per ormeggiatore?


Trieste 1919-2011
Arrivederci al 2019



Gran pavesi sulla tolda del Gruppo

Il conto alla rovescia è iniziato con l'inaugurazione ufficiale della nuova sede degli ormeggiatori del porto di Trieste avvenuta il 14 giugno 2011; la cui festa è stata da taluni indicata quale prova generale di quella che si svolgerà nel 2019, ossia ad un secolo esatto dalla fondazione di un'organizzazione di lavoro che in seguito si trasformò nell'attuale Gruppo di società cooperativa. Ma al di là di come la festa d'accesso nella nuova sede di molo Fratelli Bandiera sia stata interpretata, il count-down di quel suo cerimoniale si è azzerato con gran soddisfazione di organizzatori e ospiti, tra cui autorità, famigliari e 'vecchi' ormeggiatori che hanno lasciato il posto alle nuove leve. Riuniti tutti assieme nella moderna, funzionale e confortevole sede, incastonata tra la Sacchetta e la Lanterna, con le colline giuliane a far da sfondo.

La cronaca racconta di rallegramenti e frasi augurali espressi da personalità d'ambito marittimo e portuale nonché delle pubbliche amministrazioni. Tra queste, l'ammiraglio (CP) Antonio Basile, comandante del porto giuliano, che ha parlato dello scalo marittimo giuliano reso impeccabile anche grazie alla collaborazione degli ormeggiatori, la cui nuova sede - già esaminata e valutata in una precedente visita – risulta a suo parere eccellente dal punto di vista tecnologico. Anche l'ammiraglio (CP) Paolo Castellani, ex Direttore ma-





rittimo del Friuli Venezia Giulia, ora a riposo, ma residente a Trieste, ha voluto complimentarsi con la categoria che lo ebbe quale diretto superiore nella dinamica dei rapporti istituzionali. Ovvero, di quel connubio tra ormeggiatori e Autorità marittima che si è tradotto in consensi da parte dei fruitori del servizi e, da parte sua di un sentimento di vanto.
Da parte sua Walter Sinigaglia, segretario generale dell'Autorità portuale di Trieste, ha ripercorso il cammino che, iniziando dalla ricerca del sito sul quale organizzare la nuova sede del Gruppo, si è concluso con la relativa concessione ventennale. E poi, Igor Dolenc, vice presidente della Provincia di Trieste. E Roberto Cosolini, neo sindaco giuliano da appena una quindicina di giorni. Il quale ha salutato la nuova sede quale frutto di sacrificio e coraggio per il conseguente investimento; da valutare soprattutto come atto di fiducia e di responsabilità; da qui l'auspicio di maggiori attività, "lavorando tutti assieme per un futuro legato al mare".
Parole di soddisfazione anche da parte di Cesare Guidi, presidente dell'Associazione nazionale ormeggiatori e barcaioli. Mentre la benedizione dei locali preposti ad ospitare uomini, mezzi nautici e veicoli d'esercizio del Gruppo è stata impartita da monsignor Simeone Musich, 61 anni di sacerdozio, cappellano di Sua Santità, fondatore dell'Associazione Buon Pastore per la difesa dei malati psichici e delle loro famiglie. A cui di quegli uomini di mare che ben conosce testimonia la loro abilità. Non dissimile da quella che il 2 ottobre 2008 Maria Trevisan ebbe a scrivere sul settimanale cattolico triestino 'Vita Nuova'. Ossia, […] In condizioni di tempo pessimo ci sono fatiche aggiuntive, con rinforzi di ormeggio, anche con l'uso, a volte, delle catene delle ancore, per assicurare le navi alle bitte in banchina. A questo proposito, un ormeggiatore in pensione mi raccontava di quella volta che, in condizioni di mare pessime, erano stati chiamati dal comandante di una nave croata, agitatissimo perché la catena dell'ancora aveva sradicato una delle bitte di attracco, con grande pericolo per la nave. Hanno lavorato nel buio, fra pioggia scrosciante e ondate paurose. Quando, ore dopo, avevano completato la messa in sicurezza della nave, fissando altri capi di sicurezza sulle bitte vicine, gli ormeggiatori erano zuppi e gelati: il capitano, grato, aveva fatto loro omaggio di sigarette e di una bottiglia di Pelinkovac, che per scaldarsi si erano poi passati di mano in mano. Mani, quelle dell'ormeggiatore, come ebbe a chiosare un anonimo lirico triestino dei tempi andati, che continuano "a congiungere il mare alla terra".

Nelle foto. Il saluto beneaugurante alla nuova sede del Gruppo ormeggiatori da parte di alcune personalità della Trieste portuale, marittima, imprenditoriale e amministrativa.
In basso a destra, la benedizione impartita da mons. Simeone Musich.



IL CAPOGRUPPO PRESENTA LA NUOVA SEDE DEGLI ORMEGGIATORI

Il culto della perizia e della preparazione



Autorità, signore e signori, cari colleghi, il primo giorno di giugno 1919 alcuni uomini che svolgevano varie attività marittime, compreso l'ormeggio delle navi, fondarono una Società *industriale per lavori di ormeggio, disormeggio e relativi lavori accessori* denominata *Consorzio Ormeggiatori del Porto di Trieste, consorzio a garanzia limitata*.
Lo scopo era di realizzare e regolarizzare un servizio che, fino a quel momento, veniva svolto in maniera avventizia, senza alcuna organizzazione. Da allora, pur attraversando vicissitudini e traversie, questa Società, prima Consorzio poi Gruppo dal 1972, si è sviluppata ed è cresciuta assieme ai suoi soci nel rispetto reciproco e nella solidarietà che sono i valori basilari di una società cooperativa.
Il servizio che siamo chiamati a svolgere è importante. Ho detto servizio e sottolineo questa parola perché noi siamo al servizio della nave, con la massima perizia e preparazione possibile: in una parola, con la professionalità che ci deve contraddistinguere. Troppe volte, come ben sappiamo, nel recente passato e non solo, il nostro ruolo è stato messo in discussione, non per aspetti legati alla funzionalità o all'efficienza del nostro servizio, ma solo per ragioni prettamente ideologiche, come se il patrimonio di esperienze e la competenza maturate dal Gruppo Ormeggiatori di Trieste non fossero il valore aggiunto del nostro lavoro al servizio dell'utenza, del porto e della sua generale sicurezza.
I fondatori dell'allora Consorzio, nello scegliere la forma cooperativistica – la prima in Italia del settore – ebbero una grande intuizione, perché è avocando fianco a fianco da pari a pari che lo spirito comune, la solidarietà fra i colleghi si rafforza, diventando il collante della società.
Il Gruppo è considerato, da chi lavora, patrimonio comune, sia umano che economico. Dal primo storico Presidente, Giusto Bertuzzi, coloro che hanno avuto l'onore e l'onere di presiedere il Consiglio di amministrazione di questa società hanno ben operato per la crescita umana ed economica del Gruppo; ed anche chi - modestamente - oggi vi parla, cerca pur tra mille difficoltà, di aggiungere quotidianamente quel qualcosa in più a questa casa comune.
Questa sede che oggi inauguriamo ufficialmente è il frutto anche degli sforzi di chi ci ha preceduto in questo viaggio, di chi ci ha reso il cammino meno impervio con il lavoro e l'impegno costanti.



Nel ringraziarvi di essere intervenuti a questa cerimonia non posso che darvi appuntamento al 2019, quando, Dio volendo, festeggeremo il centenario del Gruppo Ormeggiatori di Trieste. Non so, per quanto riguarda il sottoscritto se nella carica di Presidente, o quant'altro; ma sicuramente nella veste di ormeggiatore. Grazie!



Nelle foto: Il comandante Antonio Basile (a sin) consegna il crest della Capitaneria di porto di Trieste al capogruppo degli Ormeggiatori del porto di Trieste Giorgio Regolin; che riceve anche il crest del Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova dal capogruppo Alessandro Serra (a ds).



Dirigenti e dipendenti di un'agenzia di lavoro portuale sul molo Fratelli Bandiera, 1955 circa *(Arch. Mioni, Civici Musei Scientifici, Trieste)*

Quei moli spumeggianti

"Nònimo Portual", ossia Carlo 'Uccio' Furlani, (TS 1931 – 2003) 'azzurro' di basket, fondatore e socio di case di spedizioni doganali, in Porto dal 1949 sino ai suoi ultimi giorni di vita. Spinto dai famigliari scrive i suoi ricordi della vita portuale di Trieste, oggi purtroppo quasi inghiottita dalla tecnologia e dalla globalizzazione. Le sue 'virade', dedicate *"A tuti quei tanti che xe 'ndai fora dal porto e che de Lori no se ga savù più gnente"* vengono poi pubblicate nel volume *'Animo portualini belli!'*, edito nella collana 'Il filo' della casa editrice triestina LINT Editoriale, che 'Porti & servizi tecnico nautici' ringrazia per la gentile concessione. Il testo qui riprodotto è stato fornito da Paolo Kolaric **(a sinistra nella foto, assieme a due suoi colleghi)** past capogruppo degli ormeggiatori di Trieste nonché prezioso autore di fotografie pubblicate su 'Porti'.



I frammenti di Furlani sulla vita portuale triestina sono piccole sceneggiature in 'presa diretta' dai Punti Franchi, pervase da un realismo colmo di ironia e umanità, in cui ben si cala l'ammiccante sonorità dialettale. O meglio, *"… nell'universo di quella lingua franca che è il triestino. Una lingua franca non a caso nata con la nascita del porto, e con esso cresciuta"*, come chiosa Fabio Amodeo, curatore del progetto grafico del volume. Qui di seguito si pubblica la Ventesima virada delle 22 (più una sorta di prefazione, la conclusiva'Lasca in banda' e l'indice: il tutto sempre in ironico vernacolo) che compongono il volume. Si intitola: *I mìting*, amabile presa in giro di tante - e quanto seriose non si sa - riunioni, convegni, simposi, tavole rotonde, seminari, convention, congressi… e, appunto, *mìting.* **Per finire con un sorriso!**

P.S. Ogni riferimento della seguente Virada alle manifestazioni triestine di Angopi e del Gruppo ormeggiatori del porto di Trieste sono casuali; ogni accostamento è assolutamente fortuito.

VENTESIMA VIRATA

I mìting

Che saria, o popolo ignaro, ‘riunioni ad alto o medio livello per ciapare decisioni programmatiche, organizzative ed esecutive”.
Mi go vu el cul de dover partecipar solo a cinque/se de questi mìting, in loghi diversi –Ma xe sempre preciso, e posso darve qualche drita.
Tola de mogano, lustra, sie metri per do, poltroncine in cuoio, block notes e do biro e acqua: xe medio ‘livelo’.
Insoma xe la tola che stablissi l’importanza de la Riunion, non el contrario.
Butandola in valzer, ma gnanca tanto, perché se parla del nostro Lavor e generalizzando a la grossa: ghe xe altri Riti.
A capotavola se senta un che no te ga mai visto. E se no te lo ga mai visto vol dir che no el ga mai buligà per el Porto. Nei posti vizini se senta un cinque politici de colori diversi. Belissimo xe che i se meti giusti: per ordine de voti.
Pò ghe xe un quatro Dirigenti, de quei che disi sempre de sì, che se costa ai politici.
Ghe xe pò un do-tre Dirigenti, de quei che sa e che i se senta za incazai, perché i ga pratica e i sa come la va a finir.
Vizin de lori se sentemo noi, disemo ‘tecnici’ o ‘pratici’, ogni d’un de un setor de lavor. Per ‘eventuale consultazione’.
La prima volta son resta de guano (merda de cocal).
Per fortuna voi megavè imparà tante robe, in tanti ani, che go rivà guantàr e sopraviver.
Sto capotavola, co la segretaria allài (un ruto per la cronaca) indriza un venti foglieti de nòtes, come quei del Telegiornale.
Co el ga finì, el taca parlar.
Lo scolto con atenzion per un diese minuti boni, mio dover.
Ma pò penso: “Che Dio me fulmini! O mi son mona completo, o sto qua parla cazade”.
El xe andà vanti per mezza ora bona.
Parlava ben: con la vose modulada, come Foà co legi poesie.
Ma iera, de sostanza, roba che se esponi in do minuti.
Sta prima volta go notà che sia i politici che i dirigenti i prendeva assai apunti, che i se mostrava i folieti, per non disturbare l’Oratore e che, seri, i se fazeva moti di approvazione.
Alora, per intonarme al ambiente, guardo un Dirigente (di quei veri) per zercar conforto e ghe fazo el moto de Tre de briscola.
El me rispondi subito col moto del Re.
Bon! Semo a posto: 49 ponti in man, anche se semo sotomesi al Asso, 12 ponti li femo sicuro.
Inizia el dibatito. Parla un dirigente, che nol gaveva capì gnente, gnanca quel poco che iera de capir.
“Come Lei ha ben detto…” opur “…si potrebbe trovare una soluzione intermedia…”
Fora tempo completo.
Alora, col comio posà su la tola e con tre dedi a sostegno de la glava (ategiamento di estrema atenzione magavevo za verto la valvola de pasaggio fra un orecia e l’altra) – prendo ‘anch’io qualche appunto promemoria’.
Sicuro… tuta una fila de mone.
Da picola picola, sempre più granda. Ghe passo el folieto al Dirigente che gaveva el Re. El me fa, serio, un moto di approvazione, el zonta qualcosa e el ghe lo passa vanti a un suo colega sentà vizin.
Questo fa una facia perplessa. Vedo che el strica e che el ghe lavora su.
El folieto me torna.
Un gaveva zontà a le mie mone, le ale, l’altro le aureole.
Il tecnico, inveze, nol condivideva e al ga fato un bel kuraz, grando, artistico, posà su una tola.
E sta roba xe andada vanti per altre do ore.
A noi no i ne ga dito gnanca verul.
Co i ga finì e se ga alzà, ’ssai sodisfati: senza aver deciso gnente, senza dar disposizioni, se far, come far, che far.
I se ga messo subito d’acordo per proseguir in una ‘colazione di lavoro’. Aprovato.
Un Dirigente, quel za incazzà dal principio, vignindo zò per le scale, el dispicava quadri (con tute le letere in grando). Per forza: el gaveva un mucio de lavor da far, subito, e tuta la matina andada.
Mi, per ‘vendeta efimera’, ghe go conzà una de quele ‘fature di consulenza’, che fin me tremava le man co la batevo a machina. Pagada senza comento. Se vedi che i iera bituai. Qualsiasi altro Uficio ‘vero’ me la gavessi tornada: ma fata a scartozeto, con una Sipe senza sicura dentro e molada a ruzolo dentro el mio scritoio.
…….

Per fortuna de Dio che no tuti i incontri de lavor i va cussì.Anzi!
In via normal. El Capo te telefona:
“Te podria vignir su per le cinque che ghe xe anche l’Armator e gavemo de far do ciaciole’”.
Co te rivi, te trovi: l’Armator – un esempio: un vecio Grego, straordinariamente in gamba – el Paron col suo Secondo, el Contabile e un do altri, interessadi al lavor.
El Capo se senta a la sua scrivania normal, le impiegate vien e va. L’Armator, che ga mal de schena, el se colloca sora un pulto libero, co le gambe a pindolon e con una man dentro le braghe a la alteza de la quinta vertebra lombare, forsi un poco più zò (se ghe spizza, cossa volè che nol se grati?).
Se entra subito sul vivo.
“Se gavessi intenzion de far questo e questo… - spiega el Capo in cinque minuti - …trovè qualche difficoltà?”.
El Contabile ga qualche perplessità, ma el vedi fatibile.
Per mio conto: “Va ben. Forsi saria meio far cussì e cussì per evitar questo e quel”.
Aprovato.
I altri disi la sua, rapidi. Qualche volta se incugna el discorso, perché ghe xe qualche ragionada difficoltà, sempre però con un per de soluzioni varie.
Deciderà lori.
“Xe altro, Sior? Posso andar? Go de far”.
“Sì! Bon. Grazie, Se ghe xe cambiamenti te disemo”.
Finì.
E fato.



Roberto Furlan – La Lanterna di Trieste (foto scattata il 31 agosto 2010, pubblicata sul sito internet Fotocommunity – Tema: ‘La mia città’); infatti, Roberto Furlan vive e lavora a Trieste ed è appassionato delle foto naturalistiche, foto sportive e paesaggi. Usa principalmente una reflex Nikon D7000, una splendida Canon S90 e una impermeabile Pentax W60

La Lanterna nel mondo: il francobollo ‘Ancient Lighthouse – Trieste’ emesso dalle Poste della Somalia



'assa bimirica Laerte




nella famiglia
di Odisseo

NUOVA M/B DEL GRUPPO ORMEGGIATORI–BARCAIOLI DI TRAPANI-MARSALA -MAZARA

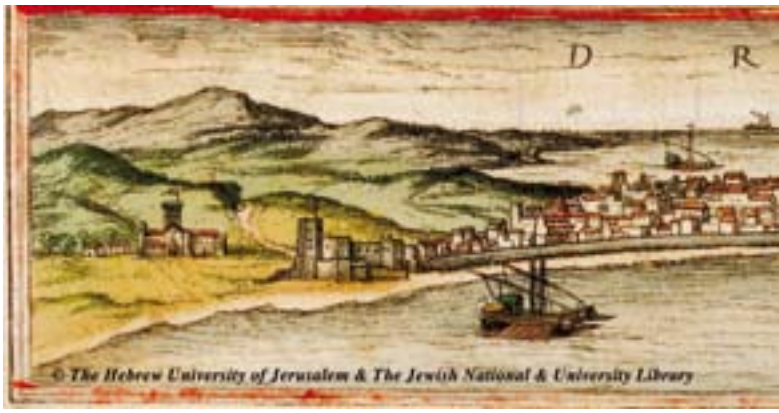


"Laerte" per passeggeri, materiali e provviste di bordo

Sarà giusto un granellino di sabbia nel litorale dell'estrema punta sud-orientale italiana; ma è stato individuato e apprezzato per ciò che rappresenta nei traffici marittimi e portuali di quello specifico comprensorio siciliano, nel cui ambito aggiunge una propria fonte di incremento. Quel mattoncino aggiunto all'edificio marittimo-portuale si chiama 'Laerte'; che è una motobarca entrata nel ruolino del Gruppo Ormeggiatori e barcaioli dei porti di Trapani, Marsala e Mazara del Vallo, inaugurata il 7 giugno 2011 presso il Molo Sanità dello scalo marittimo trapanese. Su molo, con lo sfondo di una grande nave crociera lì ormeggiata, si è svolto il cerimoniale, iniziato con le parole bene auguranti e la benedizione, impartita dal vescovo di Trapani Francesco Micciché, nonché la presentazione della motobarca effettuata dal presidente del Gruppo Vito Figliomerni.

Presentando la nuova acquisizione il capogruppo ha spiegato che il nome di Laerte risponde all'usanza di dedicare le imbarcazioni del Gruppo a personaggi dell'Odissea: Ulisse, Penelope, Argo, Telemaco, Itaca... Stazza lorda 11,14 tonnellate, 12,46 metri di lunghezza f.t., m. 3,14 di larghezza e m. 1,16 di pescaggio il 'Laerte' è dotato di propulsore di 220.58 Kw x 2 a 2.200 giri/min. Queste le caratteristiche dell'imbarcazione che può trasportare sino a dodici passeggeri oltre l'equipaggio e che è destinata al servizio di battellaggio, ovvero al trasporto di persone, materiali e provviste di bordo da e per le navi alla fonda nelle rade portuali.

Figliomeni ha proseguito con alcuni accenni storici relativi al Gruppo. Che è stato formato con decreto nel 1951 per il solo porto di Trapani, ma che nel '95 fu ampliato agli scali di Marsala e Mazara del Vallo; poi trasformato in cooperativa nel 2000 e infine esteso a funzioni di battellaggio nel 2008. Ciò con un organico di dieci soci-lavoratori e di sei imbarcazioni, compresa l'ultima acquisizione. Il capogruppo ha anche ricordato che *"l'attività tecnico-nautica di ormeggio e battellaggio ha natura di servizio d'interesse economico generale a carattere universale"*. E che pertanto *"il Gruppo opera come erogatore di tale servizio volto a garantire la sicurezza della navigazione nei porti e nelle acque ad essi adiacenti* (da qui anche gli interventi di soccorso per imbarcazioni da diporto, come da specifica autorizzazione mini-



steriale, ndr.) *e come tale è sottoposto alla disciplina e vigilanza dell'Autorità marittima".*
Alla cerimonia d'inaugurazione della motobarca 'Laerte' hanno presenziato diverse personalità del comparto marittimo-portuale nonché di istituzioni amministrative e politiche ad esso inerente. Tutte hanno rivolto espressioni di compiacimento per l'investimento del Gruppo. Tra questi, il sindaco di Trapani avvocato Girolamo Fazio, il capitano di vascello (CP) Bernardo Aruta, capo del Compartimento marittimo di Trapani, l'onorevole Livio Marrocco, l'onorevole Pio Lo Giudice, Cesare Guidi, presidente di ANGOPI – Associazione nazionale Gruppi ormeggiatori e barcaioli porti italiani.





Città e dintorni a misura di crocierista

In particolare, gli interventi si sono ispirati alla situazione del porto di Trapani, oggetto delle attenzioni del traffico crocieristico, in costante ascesa, sia dal punto di vista della frequenza di attracchi sia da quelli delle dimensioni delle navi nonché del numero di crocieristi. Da qui l'esigenza di far fronte comune per mantenere e accrescere un fenomeno di forte impatto civico – culturale, oltre che di grande portata economica in un territorio di indubbio richiamo nei propri straordinari aspetti archeologici, storici, architettonici, paesaggistici ed enogastronomici. Insomma, un ambiente di assoluto pregio, circoscritto su un fazzoletto di territorio: Erice, Mozia, Segesta, Marsala e Calatafimi (per l'appassionato di memorabilia garibaldine), i trapanesi bastioni e la Torre di Ligny… Vanti locali da salvaguardare con particolare attenzione, come per altro ha bene compreso la stessa città di Trapani, da tempo 'vestita a festa' per presentarsi con nitore allo sguardo del turista delle crociere.







Chissà se è al saluto: '*assa binirica* che Vito Figliomeni, capogruppo degli ormeggiatori e barcaioli del porto di Trapani, ha accolto la motobarca Laerte, entrata ufficialmente nel ruolino nautico del Gruppo, con fiero gran pavese al vento. E chissà se gli ormeggiatori e barcaioli del Gruppo abbiano completato il benvenuto con *Dio ti binirici figghiu mio…*, come d'uso nei tempi andati; anche se è però certo che le prime tre parole le ha pronunciate, seppure in rigoroso latino, il vescovo della città, Francesco Miccichè, benedicendo l'imbarcazione ormeggiata in testata al molo Sanità. Sul molo, nel quale s'affaccia il fabbricato che ospita anche la sede del Gruppo, si è dipanata la festa del debutto della nuova motobarca. Festa che, come già si è detto, è stata guarnita dai discorsi e dalle riflessioni di alcune tra le personalità presenti, col capogruppo che ne ha dato la stura.

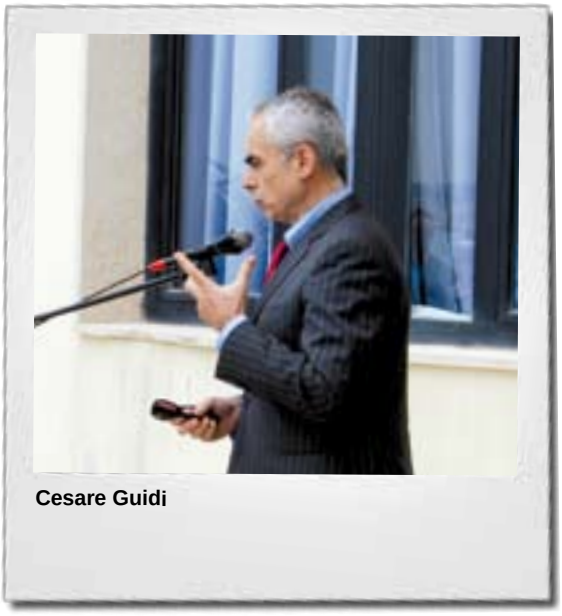
Il primo degli ospiti a prendere la parola è stato il sindaco di Trapani, avvocato Gerolamo Fazio. Il primo cittadino ha elogiato il Gruppo che grazie alle sue dotazioni d'avanguardia conferma le proprie capacità professionali a servizio del porto. Porto in fase di sviluppo; ma che, tuttavia, meriterebbe maggiore attenzione da parte delle istituzioni per gli eccessivi ritardi dei necessari completamenti strutturali. Soddisfazione per gli aumenti del traffico marittimo, grazie anche all'ausilio professionale dei servizi tecnico nautici del porto, è stata espressa anche dal capo del compartimento marittimo di Trapani, capitano di vascello (CP) Bernardo Aruta. Che ha posto l'accento sul traffico crocieristico, in costante ascesa da almeno due anni; e di cui si dice sicuro dell'ancor vivo suo potenziale di crescita. Perciò da valutarne i positivi riflessi senza indossare paraocchi.

Le personalità politiche sono state rappresentate dagli onorevoli Livio Marrocco e Pio Lo Giudice. Entrambi hanno auspicato che a Trapani si faccia squadra per una città e un porto foriero di sviluppo: come dimostrato dall'odierno esempio

degli ormeggiatori e barcaioli, ai quali va il ringraziamento per l'impegno profuso nel loro lavoro e pere la professionalità mostrata in tutti i porti italiani. Anche da due politici è stato evidenziato l'exploit del turismo marittimo con escursioni nella provincia trapanese, ricca di bellezze e di cultura. Ma di fronte a ciò desta meraviglia una sorta di ostracismo di cui è vittima il porto di Trapani. Da qui l'auspicio dell'impegno di tutti affinché questo stato di cose sia superato.

Il cerchio aperto dal capogruppo trapanese per festeggiare il nuovo membro della famiglia di Odisseo si è infine chiuso con le parole del presidente di Angopi, Cesare Guidi. Scontati sono stati i suoi complimenti alla motobarca e al Gruppo a entrambi i quali esprime il classico augurio marinaresco: 'buon vento; e che l'onda vi sia fedele'. Ricorda che il Gruppo trapanese aumenta l'organico, effettua investimenti e pochi giorni prima un loro ormeggiatore era rientrato da una missione off-shore petrolifero condotta in partnership con colleghi olandesi. Insomma, il tacito saper mantenere il lavoro come punto centrale dell'attività di Gruppo, tenendo presente la centralità delle persone che lo compongono, come dettato dai veri valori cooperativistici. Poi, il bel porto di Trapani. Che però ha problemi, come generalmente li patisce l'intera portualità nazionale. Perché, tranne Cavour, l'Italia non sa di avere il mare e quindi i porti, intesi soprattutto come sistema ricco di valori economici, produttivi, occupazionali, sociali e ricreativi.


Vito Figliomeni


Cesare Guidi


Girolamo Fazio


Pio Lo Giudice


Livio Marrocco


Bernardo Aruta

Ravenna










Ecco
la '04'

AL GRUPPO ORMEGGIATORI DEL PORTO DI RAVENNA



Approda la n/b '04'

Il registro nautico del Gruppo Ormeggiatori del porto di Ravenna si è arricchito con l'inserimento di una nuova motobarca per uso portuale, denominata 'Ormeggiatore 4'. L'imbarcazione è stata inaugurata venerdì 14 ottobre 2011, con varo presso la Darsena dello stesso Gruppo, nella sua sede a Marina di Ravenna.



La motobarca è stata benedetta da don Paolo Pasini, già parroco locale, ora direttore di Opera di Santa Teresa, 'cuore della carità' ravennate nell'assistere persone in difficoltà, in particolare anziani e non autosufficienti. Mentre il beneaugurante rituale della bottiglia di spumante infranta sullo lo scafo è stato compiuto da Alberto Antonelli, responsabile dell'officina del Gruppo nonché solerte addetto allo smaltimento dei rifiuti tossico-inquinanti.

Svolta in presenza del Comandante del porto capitano di vascello (CP) Roberto Rufini, del Segretario generale dell'Autorità portuale ingegnere Fabio Maletti, dei rappresentanti della Corporazione dei Piloti del porto dei Rimorchiatori portuali e degli Agenti marittimi, la breve cerimonia è stata occasione per ricordare, a quattro anni esatti dalla Sua scomparsa, l'ormeggiatore Filippo Rossano, perito tragicamente in servizio.

La nuova imbarcazione si integra al moderno parco dei mezzi nautici in dotazione al Gruppo, vantando particolari caratteristiche di affidabilità, economicità e semplicità di esercizio. È costruita in plastica rinforzata con fibre di vetro dal cantiere nautico FM di Morri di Bellaria, alla sua prima esperienza nel particolare settore delle imbarcazioni da lavoro per gli ormeggiatori.

Dotata di motore diesel a 4 cilindri della Boni di Cesenatico della potenza di 104 KW, che le consente di sviluppare una velocità massima di circa 18 nodi, la 'Ormeggiatore 4' è lunga 6,82 metri e larga 2,64 per una stazza lorda di 4,60 tonnellate. Vanta caratteristiche di manovrabilità e stabilità eccellenti, che ben si attagliano alle particolari condizioni operative del servizio di ormeggio nei ristretti spazi di manovra portuali in cui è destinata ad operare.




PortoRavennaNews




Ravennanotizie.it

Nuovo mezzo operativo per il Gruppo Ormeggiatori


più notizie

Ravenna Cronaca



La festa











ultima ORA



ANGOPI augura BUON LAVORO! alla squadra del GOVERNO



Ministri



Mario Monti
Presidente del Consiglio - Interim Economia e Finanze



Anna Maria Cancellieri
Interni



Elsa Fornero
Lavoro e Politiche sociali



Corrado Passera
Sviluppo economico, Infrastrutture, Trasporti



Giulio Terzi Di Sant'Agata
Esteri



Paola Severino
Giustizia



Renato Balduzzi
Sanità



Giampaolo Di Paola
Difesa



Francesco Profumo
Istruzione e Ricerca



Mario Catania
Politiche Agricole-Forestali



Corrado Clini
Ambiente



Lorenzo Ornaghi
Beni e Attività culturali

Ministri senza portafoglio



Fabrizio Barca
Coesione Territoriale



Andrea Riccardi
Integrazione e Cooperazione



Antonio Catricalà
Sottosegretario
Presidenza del Consiglio



Piero Gnudi
Turismo e Sport



Piero Giarda
Rapporti col Parlamento



Enzo Moavero Milanesi
Affari europei