Boati & servizi tecnico nautici



INVERNO 2005

SERVIZI NAUTICI

ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI

RINA



Porti & Servizi tecnico nautici

n° 4
Ottobre-Dicembre
2004

La galassia dei Gruppi

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

ANGOPI

Menu

Anteprima
Assemblea Angopi
Convegno Angopi
E B A
Sicurezza
Capitanerie di porto
Autorità portuali
Cultura sul mare

PORTI & SERVIZI TECNICO NAUTICI PERIODICO di CULTURA e ATTUALITÀ MARINARA
a cura di **A.N.G.O.P.I.** Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani
00198 ROMA, via Ancona, 37 - Tel. 06.4424.9850 - 06.4424.9853 - Fax 06.4424.9862 -www//angopi.it

Direttore
CESARE GUIDI

Direttore responsabile
GIORGIO GIORGINI

Redazione e pubblicità
Sea Services
16144 Genova - via Stefanina Moro, 99
Tel. 010.832.8110 Fax 010.846.0819 Cell. 335.666.8744
e-mail: seaserv@tin.it - seamonza@tin.it

Progetto grafico e impaginazione
Barbara Giorgini - Claudia Giorgini
Stampa
S.B.R. srl – Portici (NA)
Autorizzazione Trib. Genova N°1 – 97

AVVICENDAMENTO AL VERTICE DEL CORPO CAPITANERIE DI PORTO
L'AMMIRAGLIO DASSATTI SUBENTRA ALL'AMMIRAGLIO SICUREZZA



Ricambio nella continuità

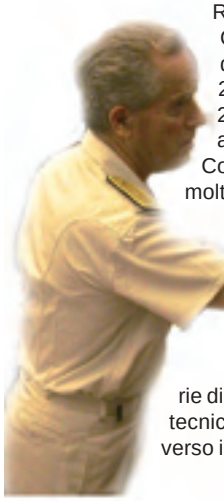
Cinque anni di esemplare coerenza con il tradizionale spirito del Corpo delle Capitanerie di porto italiane. Un quinquennio di forte impegno per affidare al successore un organismo meglio delineato nella sua rotta. Con la certezza di avervi offerto il meglio di sé l'ammiraglio (CP) Eugenio Sicurezza ha quindi consegnato il timone del Corpo al pari grado Luciano Dassatti, anch'egli volto a portare ulteriore solidità d'assetto all'Istituto. In occasione del passaggio di consegne l'Angopi - e con essa tutti gli ormeggiatori e barcaioli - porge ai due Comandanti il proprio saluto, ringraziando l'ammiraglio Sicurezza per la sensibilità ripetutamente dimostrata alla categoria e con l'augurio di un proficuo lavoro all'ammiraglio Dassatti.

Il sessantaduenne nuovo Comandante è nato a Riva del Garda, provincia di Trento. Nel corso della sua carriera, iniziata nel 1961, ha ricoperto importanti incarichi. Tra questi, la Direzione marittima di Lazio, Toscana e Campania. Gli anni più recenti li ha trascorsi a Roma, capo del Reparto personale presso il Comando generale del Corpo. A proposito di tale reparto è da segnalare che la legge 226 del 23 agosto 2004 consentirà entro il 2006 di sostituire i giovani di leva assegnati alle Capitanerie con personale professionale. Con ciò permettendo di svolgere al meglio i molteplici compiti di una moderna Guardia costiera, preposta ad amministrare e controllare il corretto svolgimento delle attività civili in mare.

La configurazione istituzionale delle Capitanerie di porto si amplia su una vasta serie di compiti tecnico – operativi di assoluta sostanza pubblica, verso i quali dedica attenzioni ed energie: dal controllo della pesca e del diporto alla tutela dell' ambiente… Ma quello che ancora più coinvolge i suoi uomini e mezzi è la salvaguardia della sicurezza marittima, alla quale in tempi recenti si è affiancata la salvaguardia della cosiddetta security, imposta dai pericoli di matrice terroristica. In ambedue i fronti l'azione del Corpo è stata incisiva e confortata dai risultati. E da ciò il senso di appagamento dell'ammiraglio Sicurezza riguardo il suo "quinquennio d'intensa attività" trascorso al comando dell'Istituto, da lui difeso nelle sue principali prerogative, pur tenuto conto delle esigenze di una moderna gestione dei traffici mercantili. Per esempio, intervenendo nella delicata questione degli affidamenti demaniali. Riguardo i quali,"mi sono adoperato per accelerare, in linea con le leggi dello Stato e l'evoluzione della società, il passaggio di funzioni di gestione del demanio marittimo e dei porti agli enti territoriali locali.

Dove c'è una connessione con l'economia e con il territorio non c'è più motivo che sia l'amministrazione centrale dello Stato ad operare, ma devono poter decidere gli enti territoriali".

"D'altro canto, ci siamo però preoccupati perché funzioni di competenza esclusiva dello Stato permanessero a noi: mi riferisco al controllo da parte delle Capitanerie di porto dei mari e dei porti ai fini della salvaguardia della vita umana in mare, della sicurezza della navigazione, della sicurezza da minacce esterne, della tutela dell'ambiente marino, del corretto svolgimento dell'attività di pesca, di quelle del diporto e della tutela delle risorse ittiche".



Ammiraglio (CP) Eugenio Sicurezza



Ammiraglio (CP) Luciano Dassatti

INTERVISTA AL NUOVO COMANDANTE DEL PORTO DI GENOVA CONTRAMMIRAGLIO (CP) MARCO BRUSCO



Una incisiva dimostrazione di capacità operativa. L'ha messa a segno l'organizzazione del traffico marittimo del porto di Genova, sotto l'imperversare dell'eccezionale nevicata che a inizio marzo aveva paralizzato città e dintorni. Anche il porto aveva patito gli effetti dell'intenso fenomeno meteorologico. Ma mentre le sue attività commerciali erano state obbligate a interrompersi per almeno un giorno e mezzo la navigazione era stata sospesa appena tre ore. E in particolare, l'efficienza dei servizi nautici aveva consentito l'attracco delle navi traghetto e lo sbarco in completa sicurezza di passeggeri e automezzi su banchine nel frattempo ripulite dagli accumuli di neve.

Da alcuni mesi al vertice della Capitaneria di porto - Guardia costiera di Genova nonché della Direzione marittima della Liguria, il contrammiraglio (CP) Marco Brusco ha così avuto modo di verificare direttamente dalla plancia l'efficacia e la pubblica utilità dei meccanismi operativi a lui sottoposti nonché la validità professionale dei suoi collaboratori, la cui sfera aggrega anche i fornitori dei servizi tecnico nautici. Ai quali il comandante del porto rinnova il plauso espresso subito dopo l'avvenimento. Infatti, "il buon risultato dell'operazione è stato consentito dalla validità dell' azione di piloti, rimorchiatori e ormeggiatori da noi coordinati; e questo mi induce a riflettere su quale risposta operativa e di sicurezza ci attenderebbe se tali servizi di fondamentale utilità fossero disgiunti da noi?".

Garanzie operative e sicurezza. Commentando l'emergenza-neve d'inizio marzo l'ammiraglio Brusco chiude il cerchio dei principali indirizzi istituzionali cui è rivolto l'istituto delle Capitanerie di porto - Guardia costiera. Indirizzi perfettamente conosciuti dall'alto ufficiale e in taluni casi affinati con la sua collaborazione, perciò perseguiti con rigore nel corso della propria carriera di comando portuale, di cui le ultime tappe a Livorno e ora Genova. Indirizzi di sostanza che raccolgono generale consenso; ultimo dei quali giunto il 23 marzo dal Comandante in capo del Dipartimento militare marittimo dell'Alto Tirreno. Visitando per la prima volta la Capitaneria e la Direzione marittima di Genova l'ammiraglio di squadra Quinto Gramellini *(a sin. nella foto in basso, mentre riceve dal comandante del porto di Genova il crest della Capitaneria)* ha soprattutto e significativamente visio-



nato la nuova Centrale operativa, concludendo con parole di apprezzamento rivolte all'attività della Guardia costiera, componente prestigiosa della Marina militare, che svolge un servizio di assoluto rilievo per gli interessi della collettività in mare e sulla costa.
È noto che regolamentazione e controllo del traffico marittimo nelle acque portuali e nelle rade è compito istituzionale dell'Autorità marittima, che emana precise direttive in materia, ovvero Ordinanze e ne controlla l'effettiva applicazione. Agendo, pertanto, quali 'piccole Prefetture del mare', come con appropriata similitudine il comandante Brusco ha definito le Capitanerie di porto. Capitaneria che, per quanto riguarda Genova, "nel 2003 ha emanato il nuovo 'Regolamento di sicurezza e dei Servizi marittimi', stabilendo una serie di norme volte a tutelare sia la sicurezza della navigazione e la salvaguardia della vita umana in mare sia la disciplina dei servizi tecnico-nautici che hanno assai importanti per la tutela della sicurezza nell' ambito portuale".
Dunque, regole più attinenti allo sviluppo dei traffici marittimi e più attente all' idoneità ed efficienza degli strumenti che l'accolgono. Nel cui ambito, "la recente realizzazione della nuova Centrale operativa della Capitaneria di Genova, trasferita nella 'Torre' *(qui a lato in una suggestiva immagine serale)* innalzata nei pressi dell'imboccatura di levante del porto, costituisce senza dubbio un adeguato progresso sia per il controllo del traffico marittimo sia per una più efficace condotta delle operazioni di ricerca e soccorso, il cosiddetto 'SAR' – search and rescue. Inoltre, la prossima attuazione del sistema VTS (Vessel Traffic System) di Area permetterà di controllare tutto il traffico marittimo gravitante nel Mar Ligure; mentre l'entrata in funzione del VTS - Locale consentirà di sorvegliare in modo più capillare tutto il traffico che si svolge in porto e nella rada, con importanti positivi riflessi sia per quanto attiene alla salvaguardia della vita umana in mare sia per la tutela dell'ambiente".
La tecnologia avanzata qui delineata ovviamente si sposa alla perizia e dedizione dei 'professionisti' preposti a interventi di salvaguardia e di tutela, soprattutto in condizioni d'emergenza, ossia il personale di terra e di mare del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera e dei servizi tecnico nautici. "Servizi che hanno sempre messo a disposizione della comunità portuale e in particolare, dell'Autorità marittima il proprio bagaglio di professionalità ed esperienza acquisito nel corso degli anni e continuamente aggiornato di pari passo con l'introduzione di tecnologie sempre nuove nel campo della navigazione e delle operazioni portuali. Sono innumerevoli gli interventi urgenti e portati felicemente a compimento che hanno permesso di salvare vite umane in pericolo e/o di salvaguardare l'ambiente marino da inquinamenti dovuti a sinistri marittimi".
"In particolare tutte le Capitanerie sanno perfettamente di poter far conto in ogni circostanza sulla competenza professionale dei Gruppi ormeggiatori sia nella normalità dell'attività portuale sia nell'eccezionalità dell'emergenza. L'ultimo esempio, in tal senso, è avvenuto proprio a Genova in occasione dell'eccezionale nevicata che ha ricoperto i piazzali e le banchine del porto lo scorso 3 marzo. In tale frangente gli ormeggiatori hanno prestato la propria indispensabile opera per garantire l'ormeggio delle navi in sicurezza anche in presenza di condizioni meteorologiche pressoché estreme. Da ricordare, inoltre, il positivo contributo dato dal gruppo Ormeggiatori all'assistenza ai diportisti durante il 2004, così come previsto da circolare 'Maricogecap'. Tale intervento ha permesso di coadiuvare gli interventi delle motovedette della Capitaneria - Guardia costiera soprattutto in caso di assistenza alle unità da diporto, permettendo così, in caso di eventi concomitanti, di dedicare gli interventi delle motovedette esclusivamente al soccorso".
Da qualche anno al criterio sociale e umanitario della sicurezza si è affiancata la perversa similitudine della security, espressione d'uso ormai planetario che essenzialmente sintetizza tutti i meccanismi di difesa contro atti terroristici. Dal 1° luglio 2004 sono in vigore le sue nuove norme rivolte a porti raggiunti da navi in esercizio su rotte internazionali; mentre dal 1° luglio 2005 esse saranno applicate anche nei porti frequentati da navi passeggeri abilitate a navigare oltre 20 miglia dalla costa e che effettuano viaggi nazionali. Come noto, a Genova come altrove, compete al capo del Compartimento marittimo approvare i 'Port Facility Security Plan' ovvero i piani di sicurezza degli impianti portuali. Ciò ha comportato una serie di provvedimenti: approvazione entro il 1° luglio 2004 di 17 piani di sicurezza degli impianti portuali; creazione di una struttura dedicata a ricevere, esaminare e valutare i messaggi che devono essere inviati dalle navi almeno 24 ore prima di entrare in porto;



esecuzione di ispezioni nei terminal dotati del piano di security per controllare l'effettiva applicazione delle norme. Per quanto attiene Genova, "attualmente, d'intesa con l'Autorità portuale, è in corso di elaborazione il 'Piano di Sicurezza Integrato del Porto' che andrà a costituire l'indispensabile 'raccordo' tra i piani dei vari terminal e la creazione di una centrale della Security portuale alla quale faranno capo tutti i sistemi operativi portuali in questo campo".
In questo contesto si colloca il ruolo dei servizi tecnico nautici. "La cui presenza costituisce, in materia di security, un importante anello della catena nell'interfaccia nave-porto; anzi, il l'anello iniziale, poiché i servizi tecnico nautici sono i primi soggetti ad entrare in contatto con la nave all'arrivo in porto o nella rada". Di ciò è ben conscio il Comando generale della Capitanerie di porto che con apposita circolare ha richiamato l'attenzione sulla funzione che tali servizi possono svolgere in materia. Tanto che, proprio per l'importanza del loro ruolo e d'intesa con le Associazioni di categoria, lo stesso Comando generale, rilascia un particolare documento di identificazione a tutto il personale delle Corporazioni dei piloti e dei Gruppi ormeggiatori e barcaioli Precisa inoltre l'ammiraglio Brusco che nel porto di Genova, il Corpo dei piloti, il Gruppo Antichi ormeggiatori e la società Rimorchiatori Riuniti, dietro indicazione e con la collaborazione della Capitaneria di porto, si sono dotati di idonee procedure operative in linea con le disposizioni dell'ISPS Code per quanto applicabili. "In particolare, personale addetto alla security di questa Capitaneria di Porto, ha provveduto a indottrinare in materia tutto il personale del Gruppo Antichi ormeggiatori".

L'Italia fa scuola di security

Una notizia che farà piacere agli organismi italiani impegnati nella salvaguardia della security nei porti. Jaap C. Lems, harbour master di Rotterdam nonché presidente dell'Associazione europea dei comandanti di porto, ha rivolto particolare attenzione a quanto in proposito fatto in Italia. Partecipando alla recente assemblea dell'European Boatmen's Association tenuta nel grande porto olandese si è mostrato molto impressionato dalle procedure organizzative dello specifico corso effettuato dagli ormeggiatori italiani sotto il controllo delle Capitanerie di porto. In particolare ha dichiarato che a fine aprile a Bordeaux, nel corso dell'assemblea dell'associazione da lui presieduta, proporrà la formula italiana per verificare la possibilità di applicarla in tutti i porti europei.

Guardia costiera su due direttrici

L'attività della Guardia Costiera di Genova in materia di sicurezza della navigazione all'interno dell'ambito portuale si muove lungo due direttrici: la prima, volta alla certificazione del naviglio minore che opera in tali acque, la seconda, all'ispezione delle navi straniere che scalano l'approdo genovese.
Nel primo caso, i controlli sono effettuati in base alle vigenti norme nazionali in materia che trovano origine e fondamento nella Legge 5 giugno 1962, n. 616 e nel relativo Regolamento di Sicurezza ovvero il D.P.R. 8 novembre 1991, n. 435. Le suddette norme, e quelle che ne sono discese, prevedono, a seconda delle caratteristiche tecniche delle unità stesse e principalmente in funzione della loro stazza e lunghezza, differenti requisiti e dotazioni. Attività di verifica, dunque, che una volta completata con successo, si perfeziona con il rilascio di appositi certificati di sicurezza (Annotazioni di Sicurezza, qualora si tratti di unità inferiori a 25 t.s.l. e Certificato di Idoneità qualora superino tale limite), della validità di due anni, in quasi tutti i casi, che consentono alle unità di operare all'interno delle acque portuali.
In merito, ai controlli effettuati a bordo di navi straniere impiegate in operazioni commerciali nel porto di Genova, va evidenziato come questi siano condotti sulla scorta di accordi comunitari i quali prevedono che ogni paese membro del Paris Mou (Memorandum of Understanding) visiti complessivamente almeno il 25% delle navi che scalano i propri porti. Tale attività, denominata Port State Control, è lo strumento operativo di cui si avvale l' Unione Europea per imporre e fare rispettare le regole in materia di sicurezza nella lotta a navi sub-standard. In questo settore, la Capitaneria di Genova è risultata prima a livello nazionale e comunitario in termini di navi 'detenute' ovvero fermate in porto, in rapporto alle navi effettivamente ispezionate con un media pari al 34%. Risultato che premia una politica di qualità tesa a ispezionare le navi effettivamente più a rischio sia per età che per tipologia in conformità all'indirizzo espresso in tal senso a livello Ue.
A quanto sopra, a partire dall'anno scorso è subentrata un'ulteriore attività di certificazione del naviglio nazionale a seguito dell'entrata in vigore della nuova normativa internazionale in materia di Security. Quest'ultima è applicabile alle navi passeggeri, da carico, cisterne e non, Hsc e Modu (Mobile Offshore Drilling Units) impiegate in viaggi internazionali. 121 sono i piani di security approvati e di cui ogni nave deve essere dotata e 119 le navi certificate a fronte di una stima di circa 450 a livello nazionale (pari al 26%). Sforzo che ha permesso di raggiungere l'obiettivo prefissato di certificare tutte le navi ricadenti sotto la giurisdizione della Capitaneria di Genova.
Non mancano, comunque, in questa specifica materia, risvolti pratici anche per quelle unità che si trovano ad operare nell'ambito portuale e in particolare modo per gli operatori di quei mezzi che devono sottostare ai controlli di security effettuati a terra dall' impianto portuale ovvero dai singoli terminalisti.

Pensieri in libertà

Da Camogli a Boccanegra



I colori di Camogli
'ritratti'
da Jenny Causer

Nel solco di una prassi oramai instaurata a favore di un'Angopi un pò più itinerante, si è scelto come Consiglio di presidenza, di svolgere i nostri lavori in quel di Genova. Innanzitutto voglio esprimere un elogio ai colleghi genovesi per aver scelto questa perla che è Camogli, pittoresco borgo marinaro d'epoca medioevale, dove sono visibili e percepibili i profumi, i colori, il vento, il guizzo delle onde, le barche, un mare che all'orizzonte si abbraccia con il cielo. Questa immagine non può non assediare i nostri pensieri, i nostri sentimenti facendoci rivivere le emozioni che ci tormentavano e nello stesso tempo inebriavano le menti e i cuori, quando in navigazione per giorni, settimane e mesi, anche per i forzati della sala macchine in quella foresta di pompe, guarnizioni, tubazioni, si osservava da bordo solo e sempre mare: calmo o agitato, azzurro o grigio, vigoroso o ferito.

Dall'impervia e affascinante costa camoglina a Genova, che dista una manciata di chilometri, lungo il filo della tradizione marinaresca. Genova è una città che ha sempre vissuto attraverso il suo porto, le cui origini si perdono nel buio della storia. So che è molto arduo parlare del proprio porto: solitamente coloro che magnificano in modo esagerato le proprie cose, ci rimettono agli occhi degli altri. Allora vedo di farlo io cercando, proprio con due parole, di dire qualcosa anche se, in ogni modo, risulta impossibile che possa esprimere e interpretare tutto ciò che in questi casi qualcuno si aspetta che io dica, ma voglio comunque trasmettervi le sensazioni che ricevo ogni qualvolta arrivo qui a Genova. E lo dico come un fiero figlio del mare Adriatico, al quale appartengo, a quella parte occidentale che i Greci e i Turchi nelle loro navigazioni evitavano come se ci fosse la peste preferendo, per ovvie ragioni, il lato est, quel dedalo frastagliato, che offriva un sicuro riparo dalle tempeste.

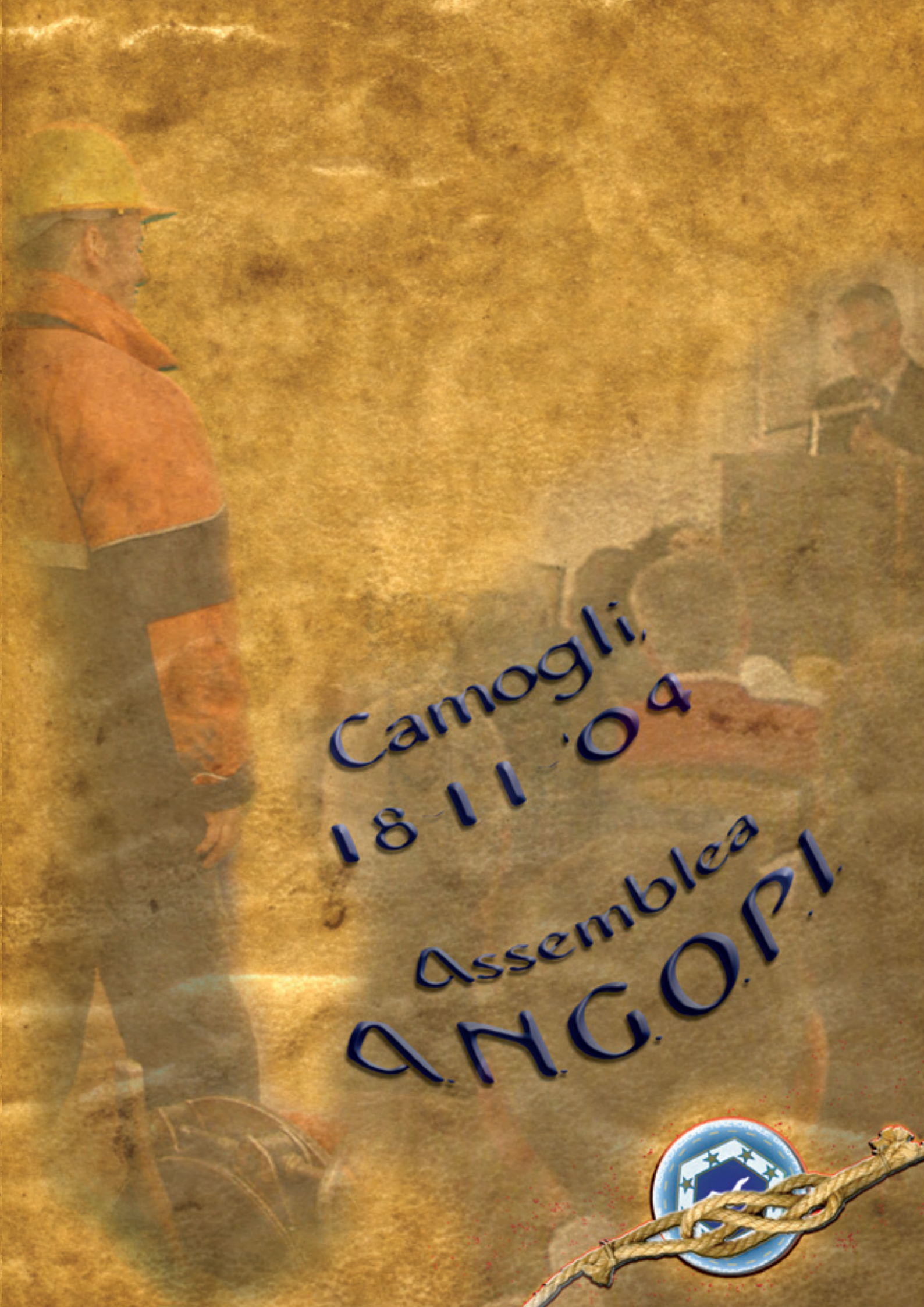
Ci sono porti che restano per sempre soltanto punti di approdo per imbarchi e sbarchi, luoghi che non trasmettono nulla se non un certo fastidio per chi gli sta intorno. Invece Genova, la Superba, è un palcoscenico abbacinante ed immenso, è un mondo! È una città-porto che si distingue dalle città con il porto innanzitutto perché questo non è stato costruito per necessità, ma creato dalla natura del luogo, è l'inizio e nello stesso tempo il centro delle attività così pienamente integrate con il mondo circostante. E bene hanno fatto in occasione delle colombiadi a ristrutturare e valorizzare il porto antico contribuendo in questo modo, anche per motivi culturali, a proiettare Genova sulla scena mondiale.

L'assemblea Angopi qui a Camogli in questo Cenobio dei Dogi e i lavori della nostra tavola-rotonda a Genova a Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità Portuale, solenne costruzione, il cui corpo medievale è stato edificato verso la metà del 1200, per iniziativa del Capitano del popolo Guglielmo Boccanegra. Tutto ciò mi trasporta con la mente in un virtuale collegamento storico tra i due luoghi, tra questo Cenobio e quel Palazzo; mi riporta alla mente quel Simone Boccanegra, il primo ad essere investito con la carica di Doge dopo una rivolta popolare. Giuseppe Verdi ha voluto dare a questo episodio una chiave di lettura eminentemente di supporto alle idee risorgimentali, e si è ispirato a questa vicenda storica e al suo principale protagonista componendo un'opera lirica intessuta di grandi emozioni e passioni.

È noto che il maestro di Busseto amava Genova, dove peraltro aveva casa, per il suo clima, per la discrezione degli abitanti, il richiamo del centro storico, i suoi imponenti e austeri palazzi, gli stretti carrugi. Con la composizione dell'opera lirica 'Simon Boccanegra' ha voluto testimoniare il suo affetto per la Superba, avvolgendola così in un alone poetico e fantastico. Facciamoci quindi contagiare anche noi da questo alone e contribuiamo tutti quanti attraverso la nostra partecipazione e le nostre esperienze a realizzare un'associazione sempre più forte, più coesa e rappresentativa. È un dovere, ma anche un diritto.

Cesare Guidi




Camogli,
18-11-'09
Assemblea
A.N.G.O.P.I.

ASSEMBLEA NAZIONALE ANGOPI - RELAZIONE DEL PRESIDENTE



Soddisfazione di Cesare Guidi per la folta presenza di associati, sintomo di forte coesione tra i Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli e la loro associazione di categoria

"Sto notando e lo dico con vivo piacere, una sempre più larga partecipazione ai nostri lavori; considero questo molto importante, perché in questo modo si sviluppano le conoscenze reciproche dei problemi, lo scambio delle idee, delle esperienze e delle soluzioni; inoltre, si rafforza quel senso di appartenenza che favorisce la coesione della categoria sul piano nazionale e soprattutto si favorisce quel contributo alla discussione che rende ancora più produttivo l'apporto fornito da ognuno di voi, senza il quale l'Angopi non ha futuro". Una frase preminente, che sintetizza il reale profilo dei rapporti che in seno Angopi intercorrono tra associazione e associati. Il presidente Cesare Guidi ha 'timbrato' con soddisfazione questo passaggio del suo discorso, rivolto ai partecipanti dell'assemblea generale dell'Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli dei Porti Italiani, celebrata il 18 novembre presso l'hotel Cenobio dei Dogi di Camogli, cittadina della costa orientale genovese che ha scritto incisive pagine di storia marinara.
L'intervento del presidente Angopi ha assunto una caratteristica dominante. È penetrato a fondo tra le pieghe della categoria, disvelandone ogni recondito aspetto, tratto dalla meditata somma delle conoscenze acquisite da una presidenza di piglio 'itinerante', addentrata nelle variegate realtà dei Gruppi disseminati lungo la portualità italiana. Acquisizioni che consentono, a circa due anni dell'ultimo rinnovo delle cariche direttive dell'Angopi, di tracciare "un primo bilancio dell'attività svolta e del modo come l'Associazione ha affrontato i problemi del rapporto dialettico fra Presidente, Consiglio di presidenza, Consiglio nazionale, Assemblea e Gruppi". Rapporti plurimi che nell'arco del tempo e dei contatti hanno mostrato una forte azione saldante, soprattutto vista dall'angolazione di talune preoccupazioni, se non timori di fratture, originate dalle precedenti elezioni elettive. Contingenza comunque superata, sulle linee portanti dell'innovazione, nell'ambito della continuità di indirizzi e obiettivi a tutela della categoria. "Un processo che ci ha permesso non soltanto di ribadire lo spirito unitario degli anni precedenti, ma che ha favorito il consolidamento di tale unità riuscendo peraltro a rafforzare la solidarietà e comprensione fra i problemi relativi ai Gruppi operanti nei porti principali, con quelli operanti in scali medi e minori". Motivi di soddisfazione, dunque, perché "l'unità è un bene che deve essere costantemente perseguito". Ma unità da mantenere intatta e vigorosa, al riparo da insidie disgregatrici: "in quanto i motivi di disunione sono sempre tendenzialmente presenti e perché le vere diversità, se non interpretate nel modo corretto, sia localmente che a livello nazionale, possono essere fonte di incomprensione". Da ciò l'importanza di indirizzi generali sempre calibrati, per potere affrontare "con la massima coerenza e convinzione le esigenze di tutti i Gruppi nei momenti di confronto a cui l'Associazione costantemente è portata".
Poste tali determinanti premesse e accertata la totale autonomia della dirigenza nel determinare iniziative e indirizzi associativi, l'Angopi ha aperto e risolto diverse questioni. Quelle di maggiore rilevanza sono state elencate dal presidente Guidi. Si tratta di quattro punti concentrati da un comune denominatore: quello "di rafforzare il carattere di presidio con obblighi di sicurezza nel porto, difendendo il Gruppo in quanto istituzione e la stabilità del lavoro dei singoli ormeggiatori e barcaioli".

Rinnovo tariffario
Di esso la relazione ribadisce due risultati importanti, la difesa della centralità dell'istruttoria e l'inserimento nelle rispettive Ordinanze delle Autorità marittime «degli obblighi di servizio pubblico generali e specifici di cui il Gruppo è tenuto a rispondere». Più precisamente, a) controllo e intervento sulle navi ormeggiate nel porto sia in caso di cambiamento delle condizioni meteomarine sia per qualsiasi altra evenienza imprevista o straordinaria; b) assistenza o soccorso a navi e persone in condizioni di pericolo nell' ambito degli spazi delle acque portuali e in quelli ad esse adiacenti; c) recupero di oggetti pericolosi per la navigazione»: tre obbligatori capisaldi a tutela della sicurezza che sarebbe opportuno fossero inseriti nei vari Regolamenti di servizio.

Assistenza alle unità da diporto
L'offerta avanzata dall'Angopi di portare assistenza a imbarcazioni da diporto in difficoltà ha seguito un iter particolarmente rapido e questo starebbe a dimostrarne la validità e l'interesse acceso, di certo superiore alle lungaggini burocratiche e alle implicazioni intrinseche a tale novità. Ricevuto il mandato, il 16 luglio 2004 è partito il dispaccio del Comando generale a tutte le Capitanerie e ad inizio agosto sono state firmate le relative convenzioni. "Si tratta di un'attività coerente con la nostra vocazione istituzionale, rivolta a garantire la sicurezza delle varie unità e della navigazione, permettendoci peraltro, di consolidare e di estendere quella condizione fondamentale di presidio con obblighi di sicurezza".

Security pass
Il Security Pass, è un documento d'identità strettamente personale rilasciato ad ogni ormeggiatore e barcaiolo. "Oltre ad avere una precisa funzione identificativa rispetto ad altri operatori nel porto, è il concreto e manifesto riconoscimento delle nostra funzione di addetti per la sicurezza intesa nella sua più ampia accezione", è scritto nella relazione di Guidi. Che nel 'pass' recepisce "la conferma delle nostre specifiche caratteristiche professionali ed essenziali per la sicurezza". Un riconoscimento delle qualità della categoria e della sua crescita, perseguite anche attraverso corsi di qualificazione e formazione professionale, che si estendono e si completano pure sui delicati aspetti della Security, poiché, "è nostro dovere, dare un contenuto reale al riconoscimento che c'è stato conferito attraverso il security pass".

Accordo interassociativo
Le associazioni Angopi, Confitarma, Fedarlinea e Federagenti hanno raggiunto un'intesa per favorire l'opera del legislatore. Riferendosi a 'testi circolanti' riguardo modifiche alla legge 84/94 e ritenendo illogico assumere iniziative in opposizione o non coerenti con gli obiettivi programmatici ed istituzionali perseguiti dalle Autorità portuali a favore del potenziamento delle attività marittimo/portuali e per la realizzazione dei piani operativi, il presidente Guidi ha ribadito in tre punti il pensiero Angopi:
1) l'attuale equilibrio di competenze tra Autorità Portuale e Autorità Marittima ha funzionato perfettamente con ampia soddisfazione da parte di tutti. Le materie riservare all'Autorità Marittima riguardano essenzialmente i profili della navigazione e della sua sicurezza, oltreché i servizi a tali aspetti collegati;
2) il trasferimento di attribuzioni o competenze dall'Autorità Marittima all'Autorità Portuale comporterebbe l'esigenza per quest'ultima, di dotarsi di competenze specifiche di cui è assolutamente sprovvista con grande aggravio di costi e di responsabilità su questioni – sicurezza della navigazione, tutela dell'ambiente marittimo – che sembra corretto che siano direttamente riconducibili allo Stato;
3) i costi della sicurezza, non devono costituire uno strumento improprio per una concorrenza al ribasso tra i porti. "Ecco quindi giustificata la necessaria centralità delle funzioni relative alla sicurezza della navigazione e dell'approdo nelle acque portuali. In questo senso va vista la difesa dell'istruttoria tariffaria e la determinazione dei criteri e dei meccanismi da effettuarsi in sede ministeriale. Infine, va detto che dobbiamo salutare il nuovo accordo sottoscritto il 29 ottobre, elaborato sulla falsariga del precedente, perché si è arrivati ad una formulazione conclusiva a cui hanno dato il loro contributo le Autorità Portuali attraverso Assoporti, Confitarma, Fedarlinea, Federagenti e Angopi. Questo è un grande risultato unitario che elimina contrapposizioni che sarebbero state comunque dannose, rafforza uno spirito collaborativo fra i diversi soggetti intorno ad alcune materie di grande delicatezza, quali sono le questioni relative alla sicurezza, intesa sia dal punto di vista regolamentare, sia dei soggetti che debbono garantirla, sia dei costi necessari per sostenerla".
Tornando nell'ambito interno della categoria e più precisamente nella congruità degli aspetti tariffari dei loro servizi, determinanti per gli aspetti economici dei componenti dei Gruppi, la relazione Guidi ne precisa meccanismi e dinamiche, refrattari ad eventuali privilegi, ma rispettosi "del valore del posto di lavoro e del rapporto sociale che va contemperato alle necessità del contesto nel quale operiamo". E ciò in un quadro generale dove il mondo del lavoro, sempre meno protetto, muove verso uno stato di precarietà. "E dove si vuole lavoratori che stiano al proprio posto e vi rimangano fino quando ce ne è bisogno, per poi scaricali senza troppi vincoli di fronte ai capricci di un mercato sempre più volubile". Una situazione che annida forti insidie, soprattutto per chi, abbacinato dagli specchietti degli interessi particolari, "rincorre ed insegue altri modelli, non facendo altro che minare alle fondamenta le politiche della convivenza sociale e gettando le basi di future assurde fratture". Dunque, rispetto dei valori del lavoro e della socialità, in ossequio ai quali la categoria degli ormeggiatori e barcaioli ha anche compresso le tariffe e talora anche le retribuzioni. "Ma questo aspetto, che certamente ha rappresentato, comunque, un peso almeno in termini di operatività effettiva dei singoli ormeggiatori/barcaioli, è stato però e lo è tuttora, un punto di forza per dimostrare che la stabilità e la certezza della sfera di attività del Gruppo non contraddice affatto la possibilità di una riduzione dei costi, né dell'acquisizione di nuove ed inedite linee marittime, né il potenziamento dei mezzi strumentali adeguati alle esigenze costantemente innovative che si presentano nei vettori marittimi. Strategia questa che consente, come è avvenuto, il miglioramento delle retribuzioni reali".
Il Gruppo, dunque, non solo quale migliore punto di riferimento per gli ormeggiatori e barcaioli, ma pure per gli specifici interessi dello shipping e della portualità. Non è infatti da di-


Assalti
di Poseidone
alla fortezza
di Camogli

menticare che nella fase di acquisizione della veste giuridica, l'obiettivo era di consolidare la sua funzione di servizio pubblico, legato sempre più intimamente alla difesa dell'interesse generale e massimamente della sicurezza portuale. Mentre la sua collocazione di società Cooperativa accerta un'organizzazione di lavoratori con stessi diritti e stessi doveri. Quindi, "nelle nostre cooperative la creazione di ricchezza appartiene a tutti: tanto nella sfera individuale quanto in quella sociale siamo un qualcosa di più di una 'macchina per fare soldi'. Da noi i soci non sono semplici mezzi di produzione, macchine da scartare al minimo problema, ma rispettati quali esseri umani. Il nostro è un modello cresciuto in modo congeniale sulla centralità della persona, nel senso più pieno del termine permeato da un sistema di valori alla base dei quali ci sono la comprensione e la solidarietà verso la condizione degli altri, perché abbraccia: mutualità e solidarietà, possibilità di rappresentanza e di tutela delle condizioni occupazionali, qualità e dignità di lavoro e di vita".

Ma il Gruppo anche come punto di riferimento per le generali esigenze portuali, poiché rispondendo in modo puntuale ai bisogni degli utenti, coniuga economia e solidarietà, "rafforzando la nostra funzione pubblica e la qualità dei nostri servizi a vantaggio dello sviluppo e di una cultura condivisa e responsabile". Cosicché il fatto di mantenere una revisione nazionale delle tariffe è utile "perché ci permette di poter seguire una linea che tende in qualche misura e per quanto possibile a proteggere i porti più svantaggiati, che generalmente sono i più piccoli". E comunque tenendo sempre presente che "il sistema tariffario, imposto dall'Autorità marittima, in definitiva, stabilisce che dalla tariffa si prenda solamente il nostro, la componente salariale, non altro, l'altro lo gestiamo a vantaggio dell'efficienza e della funzionalità del Gruppo e del servizio", perciò a favore dell'intera comunità portuale e della sua sicurezza: un patrimonio indivisibile certamente da accrescere in quanto valore di tutti che deve passare di generazione in generazione. Per questo, dice il presidente Guidi, "perché cooperativa e Gruppo vivano, i soci, oltre a favorire una cultura civica comune, devono sviluppare la nozione di un rapporto sociale responsabile, lungimirante, da cui secernere quell'humus su cui si radicano, trovano i referenti e si alimentano i presupposti per un solido futuro".

Tutto questo non significa minore attenzione per esigenze di carattere contrattuale riferite all'attività di natura particolare quale è quella dei Gruppi che fanno capo all'Angopi, con contrattualità interna dissimile dai normali istituti del lavoro dipendente. Al contrario, l'attenzione su questo aspetto è viva, e a tale proposito, in coerenza con la situazione reale in cui operano i Gruppi, il Consiglio di Presidenza ha costituito un apposito organismo interno incaricato di definire un contratto nazionale di categoria, in omaggio al metodo di compartecipazione alle decisioni dell'Angopi. "In ogni modo già da subito alcune riflessioni si impongono. Per prima cosa c'è da dire che possiamo svolgere il nostro servizio soltanto se siamo iscritti ai Registri, quindi è preclusa questa attività a qualunque altro soggetto. Tale Registro è, per taluni aspetti, assimilabile ad un albo professionale, pertanto, giuridicamente siamo lavoratori autonomi che possono esercitare la professione soltanto e in quanto riconosciuti come tali dall'Autorità statale. Inoltre, quando il Capo di Compartimento Marittimo istituisce il Gruppo, anche in quel caso non perdiamo assolutamente le caratteristiche di 'lavoratori autonomi', anzi dobbiamo accettare quanto prescritto dal Regolamento in termini di organizzazione, copertura del servizio, ripartizione uguale degli introiti percepiti dal Gruppo in conto lavori. Voglio anche dire che il Gruppo non determina in nessun modo né l'intensità del traffico, né le sue cadenze temporali. È perciò estraneo alla legge della domanda e dell'offerta. Meglio, non determina la domanda, ma nello stesso tempo ha il dovere, sempre e in qualunque situazione, di soddisfarla".

Per meglio chiarire tali sue riflessioni il presidente Angopi propone l'esempio della rigida determinazione delle 40 ore settimanali. Che a suo parere non avrebbe alcun senso. "Comporterebbe infatti, un contenzioso che sarebbe estremamente defatigante, inconcludente e soprattutto rischierebbe incomprensioni e anche conflitti non solo fra Gruppo e compagnie armatoriali, ma anche fra gli stessi lavoratori. …Non bisogna dimenticare che i nostri organici sono calibrati sulle medie e non per soddisfare i picchi, sappiamo benissimo che questo comporterebbe da un lato l'abbassamento dei livelli retributivi annuali, dall'altro avendo in ogni modo un'eccedenza di operatori, dovremmo alzare le tariffe attestandole su un livello tale da non poter essere giustificato in alcun modo, e con il rischio reale di perdere totalmente quel diritto all'obbligatorietà conquistato, questo sì, con il sacrificio e la professionalità degli ormeggiatori/barcaioli".

Sempre su questo tema, avviandosi alla conclusione, la relazione presentata all'assemblea nazionale Angopi invita a rendersi conto di tre aspetti fondamentali, che il presidente dell'Associazione così presenta: "Che il porto non è una fabbrica o un'azienda di grandi dimensioni, dove è non solo possibile, ma indispensabile programmare il processo produttivo o di attività aziendale"; che "noi non siamo un'impresa che agisce sul mercato e quindi in grado di determinarne le dimensioni, i valori e i comportamenti"; che, infine, "è vero che siamo lavoratori, ma il nostro guadagno è esclusivamente dovuto al movimento marittimo in presenza dell'obbligatorietà del servizio". Pertanto, "siamo soggetti alla Capitaneria di Porto, e questa Autorità ci affida un servizio del quale essa ne determina le modalità, comprese le tariffe, ma non è il nostro datore di lavoro; non siamo quindi dei lavoratori dipendenti e soltanto in parte assimilabili ad essi. Sopravviviamo soltanto se c'è il traffico; in sua assenza moriamo in quanto Gruppo e in quanto ormeggiatori e barcaioli".

Seppure in maniera infinitamente meno terrificante rispetto a quella che in gennaio ha schiantato il sud-est asiatico, un Poseidone infuriato fa tremare ovunque. Dalla violenza dei suoi scoppi d'ira non sfuggono neppure le coste mediterranee, che pure gli sono di mitologica casa. Anche lì la sua potenza ha alimentato miti, leggende e devastanti realtà, ammonendo gli uomini a non sfidarlo troppo. Ripetutamente lo ha fatto anche a Camogli, che forse per questo ha saputo allevare la sua pregevole stirpe di naviganti, così confidente col mare, ma altrettanto rispettosa dei suoi mutevoli umori. Gli assalti ammonitori alla fortezza camoglina si sono succeduti nei millenni, infittendone la storia. In tempi più recenti li ha anche fissati nelle immagini riprodotte nella pagina di fianco; testimonianze dal vero, sia dipinte negli ottocenteschi 'per grazia ricevuta' del Santuario di Nostra Signora del Boschetto sia catturate in foto: del primo Novecento, concesse da Fabio Borgarelli; del 1955, '76, '89 e '98, scattate da Massimo Summa, Daniele Casagrande e Massimo Bisso, tutti ringraziati per la cortese disponibilità.



DAL MARE ANCHE TANTI COLPI DI SIRENA
PER SALUTARE I MARITTIMI A RIPOSO

Riconoscimenti & omaggi nella costa dei naviganti

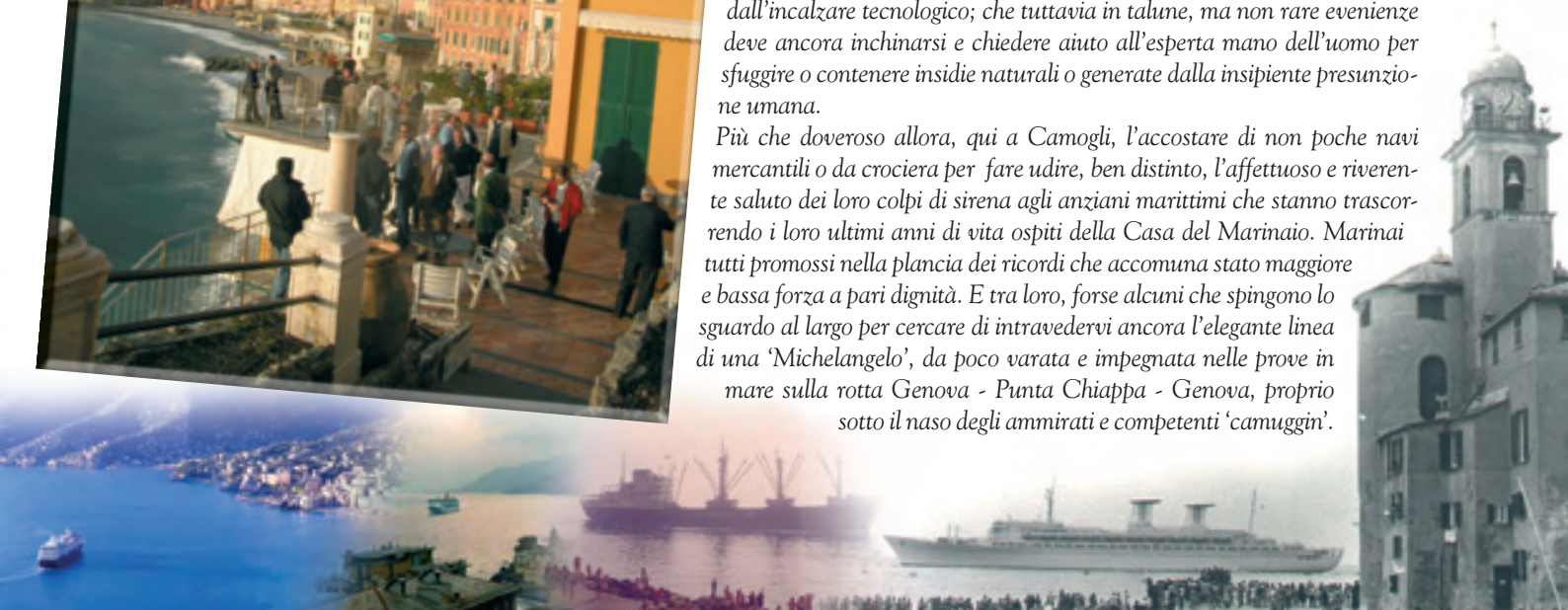




A coronamento dei lavori assembleari svolti nella suggestiva cornice di Camogli l'Angopi ha consegnato il proprio riconoscimento a due dei suoi associati giunti al termine del loro impegno lavorativo e approdati alla quiescenza: lunga, serena e attiva, come ad entrambi augurato, a nome dell'intera categoria, dal presidente degli ormeggiatori europei Marco Mandirola (a ds. nella foto in alto). La significativa medaglia l'hanno ricevuta Pietro Friedrich (a sin. nella foto)e Gaetano Miraglia (al centro), rispettivamente Capo gruppo degli ormeggiatori del porto di Trieste e Capo gruppo dei barcaioli del porto di Siracusa: due ambienti agli antipodi nella geografia portuale italiana, ma vicinissimi nella concezione del proprio servizio, racchiuso nella dedizione e nella professionalità ad esso rivolto. Doti di responsabilità non soltanto volte a migliorare l'efficienza organizzativa e operativa dei rispettivi Gruppi, bensì ampliate nei compiti da entrambi assunti nell'ambito del direttivo nazionale dell'Associazione, nella quale hanno profuso assiduità ed esperienza.

Dunque, nella premiazione, due lembi estremi dell'Italia portuale saldati nella comune linea della deontologia professionale. Ma non solo per questo festoso avvenimento: nell'affollata assemblea dell'Angopi era presente tutta la filiera nazionale - continentale e insulare - dei Gruppi ormeggiatori e barcaioli: occasione preziosa per rinsaldare vieppiù lo 'spirito di corpo' che anima la categoria, attraverso un contatto diretto non limitato alla sola dirigenza. Uno spirito di corpo, o meglio una solidarietà tra lavoratori del mare che nell'ambiente camoglino ha trovato un mitico quanto reale punto di riferimento. Poche altre località costiere italiane possono, infatti, vantare i trascorsi della Camogli navigante; né la sua scuola d'arte marinaresca, fucina di armatori, comandanti ed equipaggi. Fucina di competenza e abilità sul mare, solo parzialmente offuscate dall'incalzare tecnologico; che tuttavia in talune, ma non rare evenienze deve ancora inchinarsi e chiedere aiuto all'esperta mano dell'uomo per sfuggire o contenere insidie naturali o generate dalla insipiente presunzione umana.

Più che doveroso allora, qui a Camogli, l'accostare di non poche navi mercantili o da crociera per fare udire, ben distinto, l'affettuoso e riverente saluto dei loro colpi di sirena agli anziani marittimi che stanno trascorrendo i loro ultimi anni di vita ospiti della Casa del Marinaio. Marinai tutti promossi nella plancia dei ricordi che accomuna stato maggiore e bassa forza a pari dignità. E tra loro, forse alcuni che spingono lo sguardo al largo per cercare di intravedervi ancora l'elegante linea di una 'Michelangelo', da poco varata e impegnata nelle prove in mare sulla rotta Genova - Punta Chiappa - Genova, proprio sotto il naso degli ammirati e competenti 'camuggin'.




Genova
19-11-'04
Convegno
A.N.C.O.P.I.



UN AUSPICIO DAL CONVEGNO ANGOPI DI PALAZZO SAN GIORGIO

Ranghi serrati nell'arena europea

Il marmoreo e severo 'capitano' assiso nella medievale sala a lui intitolata può dirsi soddisfatto, sotto-sotto anche sorridente quando ha ascoltato pregevolezze sulla capacità dei porti italiani di insegnare tuttora qualcosa in Europa e nel mondo. Ai suoi piedi, il convegno organizzato dall'Angopi e dal Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova ha dunque colto l'interesse che prometteva sin dal suo titolo: 'Pubblico e privato nella portualità italiana ed europea'. Argomenti di stretta attualità sui quali il 19 novembre 2004 s'incentrava il dibattito sviluppato a Palazzo San Giorgio, sede dell'Autorità Portuale di Genova, nel cui contesto è stato salutato il contrammiraglio Marco Brusco, nuovo Comandante della Capitaneria di porto di Genova nonché Direttore marittimo della Liguria, pochi giorni prima subentrato all'ammiraglio Raimondo Pollastrini.

Orchestrato dal moderatore Sergio Maria Carbone, ordinario dell'Università di Genova, il tema si è sviluppato sotto visuali di respiro nazionale, soprattutto riguardo la rivisitazione della legge 84/94, e a livello europeo, in vista della ripresentazione della Direttiva sull'accesso ai servizi portuali (come è possibile rilevare dai relativi 'Atti', pubblicati dall'Angopi e posti a disposizione di chi voglia farne richiesta presso la sede di Roma, oppure nel sito *www/angopi.it*). E l'importanza delle indicazioni affiorate negli interventi si coglie nel commento riassuntivo del moderatore. Che teme "il pericolo di presentarci davanti all'Europa senza che il Paese abbia identificato una linea politica precisa e unitaria", pur fiducioso per i riscontri positivi emersi in maniera molto chiara dal dibattito appena concluso. Richiamando, però la necessità di ribadire un concetto determinante: "O abbiamo il coraggio di dire che la legge 84/94 sta bene e non deve essere cambiata, e lo diciamo in tempi brevi, oppure arriviamo ad una conclusione di un iter parlamentare che la precisi e perfezioni, mantenendone le linee direttrici". Evitando comunque di presentarsi davanti alla discussione della Direttiva al Parlamento europeo, "con incertezze, ambiguità che possono essere facilmente strumentalizzate da parte di soggetti politici e di soggetti economici che hanno tutto l'interesse di rappresentarci non uniti, ma divisi".

A questa considerazione finale si è giunti seguendo una scaletta della manifestazione aperta con i 'Profili Istituzionali e Tecnico-operativi' sviluppati dall'ex comandante del porto di Genova Raimondo Pollastrini, dal segretario generale dell'Autorità Portuale Alessandro Carena e dal presidente dell'Angopi Cesare Guidi. Profili poi condotti nell'ambito della categoria degli ormeggiatori dal capogruppo degli Antichi Ormeggiatori di Genova Alessandro Serra con le sue 'Considerazioni tecnico-operative' del servizio, illustrato anche nei suoi aspetti meno noti con l'ausilio di un esauriente filmato, nel cui contesto emergevano alcuni interventi di emergenza volti alla sicurezza nonché la perizia marinaresca degli ormeggiatori impegnati nel loro lavoro durante avverse condizioni meteomarine. Tema di avversità ed emergenze che hanno dato modo al

sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti Paolo Mammola e al presidente dell'European Boatmen's Association Marco Mandirola di consegnare un riconoscimento agli ormeggiatori di Ravenna protagonisti del salvataggio di dieci persone in occasione del fortunale che lo scorso settembre ha investito la costa emiliano-romagnola. Rimarcato in questa tornata, l'emergere di una convergenza tra la posizione dell'Autorità portuale e quella dell'Autorità marittima. "Si tratta - ha sottolineato il professor Carbone - di una presenza importante e significativa del momento pubblico nel contesto portuale, con un'esigenza di coordinamento tra le due Autorità, ma nel rispetto delle competenze che rispettivamente si riconoscono essere proprie e caratteristiche di ognuna di esse; nell' ambito dell'esercizio delle quali non dovrebbe essere poi difficile trovare delle regole chiare e precise, attraverso le quali regolamentare la presenza degli operatori privati nell'area portuale. Quindi, un sistema che vede molto chiaramente identificate le competenze delle due Autorità, il loro coordinamento e il rapporto con gli erogatori di servizio e con gli operatori privati del porto". Riguardo l'intervento del presidente Angopi Cesare Guidi il moderatore ha colto un passaggio di rilievo su cui riflettere: "Abbattere i costi a parità di funzioni è un obiettivo importante, che non deve, invece, essere confuso con l'obiettivo rivolto ad eliminare delle funzioni e delle professionalità per ridurre i costi, perché in questo modo solo apparentemente si riducono i costi, ma in realtà, secondo l'espressione utilizzata proprio dall'Autorità garante della Concorrenza e del mercato, si esternalizzano i costi che si risparmiano apparentemente, con grave danno delle comunità locali e in particolare, per quanto ci riguarda, della comunità portuale".

La susseguente tavola rotonda si è dipanata sulla visuale europea e italiana riguardo 'Le scelte di politica portuale e marittima'. Gli accenti sono stati posti sul nuovo progetto di direttiva comunitaria per i servizi portuali e sulla riforma della legge italiana 84/94. Di ciò hanno parlato il neo-presidente dei porti europei Giuliano Gallanti, il senatore Luigi Grillo, presidente dell' VIII Commissione Permanente del Senato, l'onorevole Graziano Mazzarello, membro della IX Commissione Permanente della Camera dei Deputati, l'europarlamentare Marta Vincenzi, membro della Commissione Trasporti, e Luigi Robba, segretario Assoporti. Prendendo spunto dall'intervento di visione europea dell'avvocato Gallanti il moderatore professor Carbone ha espresso alcune proprie considerazioni. "Non voglio fare polemica nei confronti dell'Unione europea; ma se essa prima di elaborare tante direttive di seguito, che poi purtroppo hanno avuto anche l'esito che hanno avuto, si fosse preoccupata di difendere i principi esistenti a livello comunitario in modo non discriminatorio tra i porti europei probabilmente molte disfunzioni in Europa non ci sarebbero. La seconda considerazione che mi permetto di fare è che l'Unione europea dovrebbe intervenire preservando la distinzione tra quello che è pubblico e quello che è privato, che continua a rimanere nel contesto delle scelte discrezionali dei singoli Stati e specificamente, con riferimento proprio all'argomento di oggi, a quelli che sono i servizi pubblici essenziali, o d'interesse economico nazionale, materia quest' ultima che è sempre stata considerata, sulla base del principio di sussidiarietà, nell'ambito delle determinazioni dei singoli ordinamenti nazionali. Io credo che questi dovrebbero essere i due principi e mi sembrerebbe molto pericoloso che l'ordinamento italiano per cercare di copiare modelli nordici cercasse di rinnegare quella ripartizione tra pubblico e privato, al quale si è proprio orientato per chiarezza amministrativa e soprattutto su indicazione della stessa Ue durante i primi anni '90, che abbiamo vissuto assieme".



L'Italia che insegna

Considerazioni di rilievo sono emerse anche dagli interventi 'politici' che hanno caratterizzato la tavola rotonda di Palazzo San Giorgio. In particolare esse riguardano la riforma della legge 84/94, che postula la necessità d'intese concordate a livello politico tra maggioranza e opposizione su una disciplina così importante, in modo da presentarsi in modo unitario davanti all' Europa. Sotto la superficie del convegno – tavola rotonda si è anche sviluppato un confronto relativo ai costi relativi alle prestazioni dei servizi tecnico nautici. Si è affermato che in taluni porti europei le due funzioni che sono accorpate ai servizi tecnico nautici sono tenute distinte. Ma che questo non significa che i costi globali di queste due funzioni siano inferiori rispetto a quelli che sono attualmente presenti nell'ambito dei porti italiani; tanto è vero che verifiche compiute dal punto di vista economico su scala europea hanno confermato l'economicità della prestazione rispetto alla doppia funzione che attualmente svolgono. "E allora - si è chiesto il professor

Carbone - riteniamo che economicità significhi eliminare una delle due funzioni? Questo è il vero punto di discussione, perché si tratta di trasferire dei costi dall'interno all'esterno dei porti, sulla comunità nazionale e sulla comunità locale. Di questo debbono darsi carico coloro che operano le scelte politiche, e in questo consiste stabilire con esattezza quale è il ruolo o la presenza del pubblico rispetto al privato nella gestione delle realtà portuali italiane. Io credo che su questo punto noi abbiamo ancora parecchio da insegnare a molte altre realtà portuali, anche in tema di corretto e tempestivo adeguamento ai principi comunitari".

Il Viceministro alle Infrastrutture e Trasporti Mario Tassone avrebbe dovuto trarre le conclusioni del convegno genovese, ma impegni istituzionali dell' ultimo momento gli avevano precluso la presenza. Tuttavia, l'espressione del Governo si è ascoltata attraverso il Sottosegretario Paolo Mammola, il cui commento conteneva alcuni passaggi assai significativi. Riguardo i comportamenti italiani da tenere con l'Unione europea: "Paesi come Olanda, Germania o Francia sono granitici e compatti e portano a casa i risultati, come ci hanno dimostrato e insegnato. Io credo che anche noi si debba fare altrettanto. Ma non solo per la politica portuale e marittima a livello comunitario, e nello specifico su un tema come quello della Direttiva che andrà a regolamentare i servizi tecnico nautici, il loro regime pubblicistico o il loro regime privatistico, l'apertura di un mercato con principi di concorsualità, di concorrenza e quant'altro ne deriverà. Compatto e granitico dovrebbe anche essere l'atteggiamento comune da mantenere su tutto ciò che in Comunità si discute, perché quando si presenta una delegazione di parlamentari italiani deve essere rappresentativa degli interessi del Paese, che non sono interessi di parte". Pertanto, "se nel prossimo futuro partirà il confronto nella Comunità sulla Direttiva, credo sia assolutamente importante fornire un definitivo strumento ai nostri Commissari e parlamentari europei dell'una e dell'altra parte che, auspico, faranno fronte comune sugli interessi del sistema italiano. Penso quindi che sia decisivo dare delle risposte immediate a livello legislativo; e che il Parlamento italiano dedichi a questo obiettivo qualche sessione di lavoro, se necessario anche serale e notturna, dandosi dei tempi per arrivare alle soluzioni".



Volto, invece, alla legge 84/94: "Io credo che sia un caposaldo. Nessuna forza politica ha mai negato il suo valore in Parlamento. Il dato è ineluttabile: tale legge è stata ed è un punto di partenza importante per la crescita del traffico e del lavoro portuale. Ma sono anche convinto che pretendere oggi di affinare questo strumento normativo tenendo conto delle sue risultanze in dieci anni di gestione dei nostri porti sia un atto dovuto e doveroso, proprio nell'ottica di una sua ancora più marcata efficienza ed efficacia e sempre nell'intento di rendere tutto ciò che gravita all'interno del sistema dei porti italiani più competitivo, dinamico e veloce, con la finalità di migliorarlo ulteriormente nell'offerta che deve dare al mercato per attrarne i traffici. Credo che il sistema portuale italiano abbia tuttora enormi potenzialità e che possa ancora cogliere grandi opportunità. Dobbiamo allora creare i presupposti affinché i suoi porti possano dare adeguate risposte a questa domanda di traffico. Risposte nelle quali s'inserisce il ruolo svolto dai servizi tecnico nautici e in particolare, al loro interno, quello degli ormeggiatori. Riguardo ai quali sono sempre stato molto chiaro e ribadisco la mia convinzione che non si possa pensare di sostituire tout-court professionalità con decenni di storia sulle spalle. Anche perché, come già ho avuto occasione di dire, non sempre il privato è meglio del pubblico, per definizione, in quanto dove si confrontano pubblico e privato, il mercato è un elemento di valorizzazione e d'incontro di quelle che sono le risorse e le capacità che anche oggi il pubblico è in grado di esprimere. D'altronde, va da sé - conclude il Sottosegretario - che in un settore così delicato e con i ruoli e i compiti che sino ad oggi hanno avuto i gruppi ormeggiatori e i servizi tecnico nautici all'interno dei porti un'apertura indiscriminata e non regolamentata sicuramente non fa il bene della portualità italiana".





QUINTA CONFERMA CONSECUTIVA PER IL PRESIDENTE MANDIROLA

Eba mantiene la rotta

Per la quinta volta consecutiva Marco Mandirola, del Gruppo Antichi Ormeggiatori del Porto di Genova, è stato posto alla guida dell'European Boatmen's Association, alla quale fanno riferimento le associazioni nazionali ormeggiatori di tredici paesi marittimi europei, tra cui l'italiana e membro fondatore Angopi. La conferma di Mandirola al vertice dell'organismo è stata votata all'unanimità dal Direttivo dell'E.B.A. Ciò attesta sia l'apprezzamento riscosso per il lavoro da lui svolto nel corso dei quattro precedenti mandati sia la fiducia riposta sul prosieguo di tale leadership. Il rinnovato incarico giunge, infatti, in un frangente particolarmente delicato per il futuro della categoria, coinvolta da diversi anni nella dialettica europea dei servizi portuali, e tuttora alla ricerca di accordi su tutta una serie di delicati equilibri inerenti all'equità economica, sociale e professionale da incardinare nella disciplina portuale dell'Ue. Equità che, per quanto la riguarda, ha ripetutamente chiamato la categoria a sostenere decisivi aspetti attinenti soprattutto la sua più volte accertata e sanzionata funzione pubblica a salvaguardia della sicurezza nella pluralità degli ambiti portuali nonché nelle acque e nell'ambiente circostanti. Ed è presumibile che nella rinnovata scelta della presidenza dell' EBA abbia influito anche la fermezza di tale posizione, supportata dalla validità delle argomentazioni esposte in quei difficili frangenti. Argomentazioni confermate nel loro indirizzo anche dalla contrarietà rivolta ai contenuti delle stesure della Direttiva De Palacio, espressa da numerosi autorevoli oppositori anche in seno allo stesso Parlamento europeo.

In merito, la posizione dell'EBA, è stata ulteriormente riaffermata il primo marzo scorso in un'audizione presso il Gruppo Socialista al Parlamento Europeo e nel meeting di questi giorni a Roma con il sindacato unitario ITF, presente il portoghese Edoardo Chagas, segretario generale dell'europeo ETF. Ai parlamentari il presidente Mandirola aveva innanzi tutto ribadito l'accettazione del basilare principio della concorrenza corretta e regolamentata. Ma si era opposto alla nuova proposta di Direttiva, non ritenendola equa né esente da criticità e ambiguità. Ambigua, per esempio, la macroscopica confusione fatta tra le operazioni di imbarco e sbarco e quelle svolte dai servizi tecnico-nautici, ignorando che le prime sono a servizio di merci e passeggeri, mentre le seconde sono volte alla sicura e disciplinata navigazione negli ambiti portuali e negli spazi acquei adiacenti. Con ciò inducendo "a ignorare e travisare i compiti di servizio pubblico e di sicurezza insiti nel ruolo svolto dall'ormeggio delle navi nei porti e nelle rade". E peggio ancora, non tenendo in alcun modo conto di regole nazionali, "in virtù delle quali alcuni servizi portuali sono considerati come servizi d'interesse economico generale e la loro organizzazione è stabilita, di



Qui sopra e nella pagina precedente: ormeggiatori di Rotterdam in vecchie foto

conseguenza, prevedendo l'inclusione di regole e di discipline secondo criteri di servizio universale con restrizioni o esclusioni di forme di autoproduzione nei limiti previsti dall'articolo 86.2 del Trattato di Lisbona".

Nella stessa occasione il presidente EBA aveva contestato la possibilità inserita nella Direttiva di concedere autorizzazioni per l'autoproduzione con utilizzo di personale di terra anche per il servizio d'ormeggio, "le cui caratteristiche richiedono specifiche competenze marcatamente nautiche". Ai fini della sicurezza, Mandirola, invece, sostiene la necessità di fare ricorso esclusivamente al personale navigante imbarcato, e non a quello di terra. "Questa mia impostazione non è teorica", precisa. "Ci sono paesi europei nei quali il servizio d'ormeggio è disciplinato autoritativamente sulla base di una visione unitaria della sicurezza della navigazione nei porti, stabilendo con procedure precise tariffe, uomini, mezzi, turnazioni e modalità del servizio. Quindi, sotto la rigida disciplina dell' Autorità preposta si attribuisce, di fatto, un'esclusiva di servizio giustificata da esigenze di sicurezza pubblica e dalla presenza di caratteristiche di servizio pubblico, che nulla osta con le norme dell'Unione europea".

Ancora sul tema della sicurezza, ai Parlamentari europei aveva palesato lo stupore motivato dal fatto che, nonostante anni di chiarimenti sostenuti dai fatti, la proposta di Direttiva non individui anche nella componente ormeggio dei servizi tecnico nautici le prerogative legate alla salvaguardia del traffico marittimo, nonché agli obblighi di servizio pubblico, come sempre è stato e come continua ad essere. Fermo restando che, coerente con lo scopo primario della Direttiva, la categoria si colloca sul mercato della portualità come valore aggiunto, ossia come un elemento virtuoso che ne garantisca il costante miglioramento, il contenimento dei costi e, quindi, un generale progresso. Non a caso, "in molti Paesi europei nessuno si pone il problema dell'introduzione delle regole di libero mercato in un campo specificatamente importante per la sicurezza che risulta bene salvaguardata proprio perché i modelli organizzativi esistenti consentono la maggiore e costante crescita delle professionalità degli addetti nonché l'adozione di mezzi nautici e strumentazioni operative altamente efficienti".

In sintesi, e in completa sintonia con Angopi, l'EBA imputa all'attuale proposta di Direttiva il decremento delle qualifiche e delle professionalità, "sicuramente non voluto, ma purtroppo intuibile nel contenuto", responsabile delle ovvie ricadute negative sui livelli di sicurezza nei porti e nelle rade. E fa inoltre presente che l'ingresso di nuovi fornitori del servizio sia un fenomeno di sostituzione, ma non d'incremento delle attività portuali. Questo perché "la domanda dei servizi da noi erogati è determinata dal mercato dei trasporti e non certo direttamente dalla nostra specifica attività".




IRRADIARE

RICONOSCIMENTI EBA & ANGOPI AGLI ORMEGGIATORI DI RAVENNA



"Sono l'attuale comandante del porto di Ravenna, ma sono ventiquattro anni che presto servizio presso quella Capitaneria; quindi, per me e per Cesare Guidi, che attualmente è il presidente dell'Angopi, ma che era l'ex capo gruppo degli ormeggiatori del porto di Ravenna, questa premiazione è particolarmente significativa. A completamento delle notizie date, volevo dire che i primi di novembre si è conclusa l'istruttoria e avanzata formale proposta di conferimento di medaglia d'oro al merito di marina a questi nostri quattro ormeggiatori". Con queste parole il comandante Mauro Catarozzi ha concluso la cerimonia di premiazione degli ormeggiatori ravennati che lo scorso settembre hanno tratto in salvo dieci persone poste in grave pericolo dalla furia del mare (vedi numero precedente di 'Porti').

RAVENNA 'TESTIMONIAL' DELL'EFFICIENZA DEI GRUPPI

I riconoscimenti di EBA e Angopi ai quattro ormeggiatori: medaglie d'oro a Gianpaolo Guidi, Ivan Trombini, Stefano Trombini, Mirko Ragazzini (nella foto sopra, assieme al capogruppo Paolo Sirotti, che ha ritirato una targa-ricordo del medesimo fatto dedicata al Gruppo ravennate) sono stati consegnati dal Sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e ai Trasporti on. Paolo Mammola, durante il convegno sulla portualità organizzato dall'Angopi e dal Gruppo Antichi ormeggiatori del porto di Genova, tenuto nel mese di novembre nel capoluogo ligure. Prima delle consegne espressioni di plauso ai protagonisti del salvataggio e più in generale alle azioni dei Gruppi ormeggiatori e barcaioli italiani sono state fatte dal presidente dell'EBA Marco Mandirola, dal presidente dell'Angopi Cesare Guidi e dallo stesso onorevole Paolo Mammola. "La presidenza dell'Eba e quella dell'Angopi hanno ritenuto significativo e importante dare un riconoscimento tangibile agli ormeggiatori che hanno personalmente operato per il salvataggio di 10 persone in occasione del vero e proprio uragano che ha colpito la costa emiliano-romagnola il 24 settembre scorso", ha detto Mandirola. Ponendo tuttavia in risalto che "l'intento di queste Associazioni, nel premiare gli ormeggiatori ravennati per il loro coraggio, la perizia e l'abnegazione manifestata, è quello di affermare che ogni Gruppo - dal più piccolo al più grande del nostro Paese, grazie ad una puntuale organizzazione e sotto il coordinamento della Capitaneria di Porto - sono sempre presenti in ogni circostanza a tutela degli interessi generali, molte volte anche in situazioni di pericolo e d'emergenza, offrendo un validissimo contributo alla salvaguardia della vita umana, dell'ambiente, delle strutture portuali e delle navi".

Con ciò ricordando l'opera dei Gruppi nelle acque di Porto Torres, Olbia, Livorno, Augusta, Bari, isola d'Elba, Genova e Trieste, solo citando le più recenti emergenze, "da cui appare evidente, che nel mitigare gli effetti e le conseguenze degli incidenti, che in ogni modo accadono, non siamo mai lì per caso! Anzi, siamo la prova concreta della funzionalità di un modello che assicura disponibilità e puntuale prontezza, con mezzi affidabili e uomini affiatati: condizioni,queste, indispensabili per un buon risultato nelle situazioni impreviste e/o particolarmente sfavorevoli". Quindi, ha concluso rimarcando il passo del rapporto dei "colleghi di Ravenna", laddove "ci esprimete il vostro sentimento di gioia che vi ha fatto sentire quant'è bello poter aiutare qualcuno, come l'aver rea-

lizzato una delle migliori opere dell'uomo, e chiudete consci del fatto che questo soccorso resterà fra i più vividi ricordi della vostra vita".

Ancora gli uomini di Ravenna 'testimonial' dell'efficienza e della dedizione dell'intera categoria degli ormeggiatori e barcaioli nelle parole di Cesare Guidi. Allacciandosi a quanto detto in precedenza da Mandirola ha ribadito che "simbolicamente questo è un riconoscimento che abbiamo voluto dedicare a tutti i Gruppi, a tutti gli ormeggiatori e barcaioli del nostro Paese, perché non si sono mai tirati indietro quando sono stati chiamati di fronte a questi gesti di grande solidarietà; per i quali, comunque, occorre grande professionalità, coraggio e virtù marinaresca: la virtù marinaresca del sapere ben navigare anche in condizioni di mare sfavorevole; la virtù marinaresca che significa non gettarsi in mare in modo avventuroso; la virtù marinaresca che significa, comunque, rispetto, evitando l'incoscienza e la supponenza. È risaputo che il vero marinaio è un minimalista, cioè uno che non si esalta né si vanta delle operazioni che fa, tanto meno delle tempeste; anzi, di esse dice che 'le più belle sono quelle che ha evitato". Allora dico, grazie ragazzi per questo insegnamento, grazie a tutti gli ormeggiatori e barcaioli per la loro opera e per il loro 'ci siamo'.

Prima dei due presidenti e dopo aver consegnato le medaglie d'oro a ciascuno degli ormeggiatori ravennati e la targa al Gruppo aveva preso la parola l'onorevole Mammola per "un pubblico, sentito ringraziamento a questi ragazzi e al Gruppo". Precisamdo di avere conosciuto le vicende dopo che i fatti erano avvenuti, ha espresso la sua ammirazione. "L'aver letto quanto avete fatto quel giorno, soprattutto per chi come me, seppure per diporto, è abituato ad andare per mare e sa cosa significa essere in mare in condizioni brutte, mi porta ad estendervi un veramente sentito ringraziamento per quello che avete fatto, perché avete dimostrato che la vostra professionalità e la vostra competenza è al di sopra dell'immaginabile. L'aver salvato delle vite umane, così come avete fatto, è sicuramente un fatto di grande merito. Forse, il riconoscimento che vi è stato dato è neanche un segno minimo e tangibile del ringraziamento che comunque tutti vi devono per il lavoro che fate ogni giorno".

Nelle foto: In questa pagina, un oleografico dipinto dedicato alla partenza dei Mille da Ge-Quarto; nelle pagine precedenti, immagini di Marina di Ravenna colpita dal fortunale del settembre 2004, tratte dal video di Renny 'Tempesta sulla diga'.

ANTICO REPERTO D'IMMUTATO 'DNA' DI CATEGORIA

Il barcaiolo-ormeggiatore dei Mille di Garibaldi

Il 5 maggio 1910, cinquantesimo anniversario della partenza da Genova-Quarto della spedizione dei Mille, al Direttore del quotidiano genovese 'Il Secolo XIX' giunse una lettera, firmata da un settantottenne barcaiolo e ormeggiatore del porto di Genova che, seppure in maniera defilata, fu tra gli attori di sfondo dell'impresa garibaldina. E che oggi documenta lo spirito di categoria: un immutato, pubblico 'Dna' che lo fa rispondere prontamente ai richiami 'sia della Patria che per salvataggi'. Lo scritto fu intitolato 'La spedizione dei Mille è lontana mezzo secolo ma il vecchio barcaiolo ricorda e racconta', e così presentato: 'Vogliamo pubblicare nella sua semplicità e integrità questa lettera che ci fu inviata da un vecchio popolano che ricorda con orgoglio d'aver prestato la modesta opera sua al Duce (il generale Giuseppe Garibaldi, ovviamente, ndr.) e ai suoi militi immortali, accennando a particolari non privi d'interesse'.

Ed ecco il testuale contenuto della lettera inviata da (così si presentò) "Cabona Pietro fu Pietro, barcaiolo e ormeggiatore – anni 60 di attivo servizio nel porto di Genova, età 78 anni e sempre attivo barcaiolo. Anche del 59 ho fatto lo sbarco dei Francesi (certamente si riferiva allo sbarco dell'imperatore transalpino Napoleone III, giunto a Genova per assumere il comando supremo delle forze alleate di Francia e Regno Sardo nella II Guerra d'Indipendenza, contro l'Austria, ndr.). Abitazione piazza Case Nuove 20 interno 4".



Illustrissimo Signor Direttore

In occasione della memorabile spedizione dei Mille dallo Scoglio di Quarto, s'avanzò al Ponte Reale in Genova certo signor Profumo, e rivoltosi ai presenti, tutti barcaioli, faceva caldo invito se ci fossero volenterosi per prestare patrio servizio, e recarsi a bordo di un vecchio bastimento in disarmo che serviva da magazzino, e si trovava ormeggiato al Molo vecchio. Si trattava di ritirare dal detto bastimento colli di vestiario, destinati per la spedizione dei Mille, e portarli a bordo dei piroscafi Lombardo e Piemonte destinati alla detta spedizione. L'imbarco dei vestiari lo effettuammo verso le dieci di sera. Compiuto questo, ebbimo l'ordine di trovarsi verso la mezzanotte sotto le batterie della Darsena per disormeggiare i due suddetti vapori. Alla mezzanotte eravamo pronti al nostro posto, ma uno solo dei vapori si trovava in caso di lasciare gli ormeggi. Passarono due ore e ancora non si poteva rilasciare l'altro vapore. In questo tramite di tempo, troppo prezioso, giunse da Quarto il Generale Garibaldi. Immediatamente diede l'ordine del disormeggio del vapore, ordinando nello stesso tempo che il vapore pronto prendesse a rimorchio il vapore ritardatario, e fare il più presto possibile per arrivare nelle acque di Quarto. Dopo vari giorni dal servizio prestato per l'imbarco dei vestiari, e del disormeggio dei vapori suddetti, partì la seconda spedizione. Imbarcammo i Garibaldini a Sestri (Ponente, ndr.) precisamente alle spalle dell'ora Castello Raggio.

Stante la mia avanzata età non preciso date, ma ci è stata epoca che nel porto di Genova esisteva una squadra di provetti barcaioli, iscritti e dipendenti della locale Capitaneria del Porto. Ad ogni chiamata di naufraghi eravamo obbligati a prestare il nostro valido aiuto. Di questa mia asserzione facile se ne potrà trovare traccia nelle carte antiche della Capitaneria e questo per veramente dimostrare coi fatti che il sottoscritto è il più vecchio barcaiolo del porto di Genova, che nei momenti sia per la patria che per salvataggi sempre ha risposto prontamente alle chiamate.

Cabona Pietro fu Pietro
Barcaiolo e ormeggiatore
5 maggio 1910

VISITA DELL'AMMIRAGLIO DASSATTI AGLI ORMEGGIATORI DI RAVENNA

Nel vincolo della sicurezza





Visita del Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto Ammiraglio (C.P.) Luciano Dassatti al Gruppo ormeggiatori del porto di Ravenna. Accompagnato dal Comandante della Capitaneria ravennate capitano di vascello (CP) Mauro Catarozzi, l'alto Ufficiale è stato accolto dal capogruppo Paolo Sirotti e dal presidente di Angopi Cesare Guidi, anch'egli appartenente al Gruppo romagnolo. L'Ammiraglio Dassatti si è intrattenuto cordialmente con gli ormeggiatori. I quali hanno, ovviamente, assai gradito la visita, sentendosene oltremodo inorgogliti. Anche perché vi hanno scorto un riconoscimento ad una categoria che ha colto e fatto proprio il concetto di sicurezza che la vincola in un cammino comune con le Capitanerie, praticandolo ogni giorno, in qualsiasi porto.



Nelle foto: Crest e targa degli ormeggiatori di Ravenna, accompagnati da un artistico vaso faentino, per significare all'Ammiraglio Luciano Dassatti tutto il piacere e l'orgoglio del Gruppo per la sua visita alla sede e agli impianti

CLANDESTINO IN MARE A VENEZIA SALVATO DAGLI ORMEGGIATORI

Scippo alle eliche

Ancora una volta tempestività e perizia d'ormeggiatori ed elevata manovrabilità delle loro imbarcazioni hanno evitato che una tragedia si consumasse in acque portuali. L'ennesimo intervento degli uomini dei servizi tecnico nautici è avvenuto il 17 marzo a Venezia. Protagonista della vicenda un extracomunitario clandestino al quale era stato negato lo sbarco poiché privo di documenti.

Per evitare il rimpatrio coatto, già con la nave traghetto in manovra di partenza per Patrasso l'uomo decideva di gettarsi in acqua. Il tuffo era stato però effettuato dalla poppa della nave, pertanto il clandestino rischiava di annegare o di essere risucchiato tra le pale dell'elica che lo avrebbero maciullato.

Avvedutisi del fatto, due ormeggiatori del Gruppo di Venezia si precipitavano su motobarca in soccorso all'uomo che si dibatteva in mare. In un batter d'occhio lo raggiungevano e pur non senza difficoltà, destreggiandosi nel ribollio dell'acqua, riuscivano a trarlo a bordo, per poi affidarlo, zuppo, infreddolito, ma salvo ai soccorsi di terra nel frattempo intervenuti.

Ai due solerti e abili soccorritori: Franco Ballarin, comandante della motobarca, e Diego Tognatti il Gruppo ormeggiatori di Venezia ha rivolto il proprio elogio. In forma ufficiale lo ha fatto il 21 marzo nel corso dell'assemblea ordinaria della cooperativa, presente il presidente dell'Angopi Cesare Guidi.

Nella stessa occasione sono anche state conferite medaglie d'oro a otto soci della cooperativa che hanno conseguito il 25° anno di servizio presso il Gruppo veneziano. Il riconoscimento è stato consegnato ai soci amministrativi Marco Scarpa e Stefano Foccardi nonché agli ormeggiatori Stefano Benedettelli (attuale presidente del Gruppo), Franco Fabiano, Umberto Gavagnin, Roberto Grespi, Stefano Rizzi e Mario Varagnolo.



Alcuni soci amministrativi e ormeggiatori del Gruppo di Venezia cui è stata conferita la medaglia d'oro per i 25 anni di servizio



3-9 marzo, eccezionale bufera di neve a Genova

Ma in porto fiocco efficienza



Le foto mostrano i preparativi compiuti dal Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova, impegnato sia nella spalatura e pulizia delle banchine sia nelle operazioni di mare e di terra per l'ormeggio di una nave traghetto, coadiuvati - data l'eccezionalità della situazione meteorologica - da uno dei loro attrezzati automezzi di servizio.





Una Genova così innevata non si era presentata da molti anni. L'eccezionalità meteo ha fatto il giro d'Italia, attraverso notiziari televisivi. Le immagini della città ricoperta da alcune decine di centimetri di manto nevoso erano suggestive; soprattutto quelle d'imbiancati scorci portuali. Ma mentre alle sue spalle la città boccheggiava sotto l'incalzare di una inusitata tormenta, proprio il porto dimostrava l'efficienza dei propri servizi marittimi disciplinati e coordinati dall' Autorità marittima. Servizi che pur tra gli avversi frangenti avevano consentito alle navi traghetto di raggiungere i rispettivi ormeggi e ai passeggeri di sbarcare regolarmente. L'efficienza organizzativa e operativa dei servizi tecnico nautici del porto era poi stata rimarcata dal comandante della Capitaneria-Guardia costiera, contrammiraglio (CP) Marco Brusco. Complimentandosi con piloti, ormeggiatori e rimorchiatori per il lavoro svolto, ne aveva anche informato sia l'Autorità portuale sia la Prefettura, inviando la comunicazione, con oggetto *Porto di Genova: emergenza neve 3 – 4 marzo 2004*, che testualmente recita: *In occasione delle eccezionali precipitazioni nevose che hanno interessato il porto di Genova il giorno 3 marzo scorso, ho potuto rilevare che la risposta dei servizi tecnico nautici è stata immediata ed estremamente valida, contribuendo a ridurre sensibilmente il livello degli inevitabili disagi. Desidero pertanto esprimere il mio più vivo apprezzamento e ringraziamento per la preziosa collaborazione fornita con la consueta alta professionalità che ha permesso di garantire l'ingresso in porto delle navi traghetto anche nel corso della fase più acuta delle precipitazioni nevose e lo sgombero delle banchine dalla neve in modo da consentire lo svolgimento delle operazioni di ormeggio in condizioni di sicurezza.*









VENTO IMPETUOSO NEL PORTO DI NAPOLI, 10 EMERGENZE IN 24 ORE



Momento di relax sotto il 'murales' del Gruppo nell'ampliata sede degli ormeggiatori e battellieri del porto di Napoli

Le pessime condizioni meteomarine e il vento fortissimo che nei giorni 26 e 27 dicembre hanno imperversato lungo il litorale italiano, soprattutto meridionale e insulare, hanno costretto gli ormeggiatori ad un forte impegno per evitare che le intemperie provocassero danni a persone, natanti e infrastrutture portuali. In particolare, tra i più coinvolti dall'inclemenza del tempo è stato il Gruppo ormeggiatori e battellieri di Napoli, chiamato - sotto la regia dell'Autorità marittima - a compiere ben dieci interventi d'emergenza in poco più di 24 ore, intervallati da pochissimo tempo tra loro, alcuni dei quali ad elevato rischio per l'incolumità degli uomini chiamati ad agire tra la violenza della bufera e quasi sempre nel buio, per rispondere con tempestività ed efficacia ai continui allarmi risuonati in varie aree del porto.

La stringata cronologia delle emergenze portuali partenopee che si sono avvalse dell'opera degli ormeggiatori-battellieri di Napoli inizia il mattino del 26 dicembre. Alle sei accorrono in soccorso all'aliscafo 'Montegargano', impegnandovi personale di bordo e di terra. Tre ore più tardi, alle nove, nuovo precipitoso accorrere per l'assai disagevole rinforzo a cassoni galleggianti di cemento di 4.000 tonnellate per rinforzarne gli ormeggi. Qualche ora di relativa calma e poi, alle 16,15 di nuovo di corsa nell'area di ormeggio degli stessi cassoni i cui ormeggi necessitavano di ulteriore rinforzo: operazione eseguita con l'ausilio di motobarca, che si è prolungata oltre cinque ore, sino alle 21,30, accompagnata da una ben intuibile pericolosità.

Nel frattempo, alle 20,30 altro personale del Gruppo si è precipitato in soccorso alla motonave 'Falerno', in disarmo e quindi priva di equipaggio. Nonostante la risacca e il forte vento a 55 nodi, con raffiche sino a 70 nodi, gli ormeggiatori riescono a salire a bordo della nave e a porla in sicurezza. Intanto, altri uomini usciti dalla sede un quarto d'ora più tardi, alle 20,45 e sempre con le medesime condimeteo avverse, stanno compiendo la medesima azione di porre in sicurezza altri due natanti, la motonave 'Capri Express' e un pontone ad essa affiancato a pacchetto, entrambi in disarmo e privi di equipaggi. La giornata è conclusa alle 22 con l'intervento con motobarca presso la nave militare statunitense 'Carney', affiancata alla quale c'è una bettolina per i rifiuti organici eliminati dall'unità non più in sicurezza.

La giornata successiva, 27 dicembre, iniziava assai presto per gli uomini del Gruppo ormeggiatori e battellieri del porto di Napoli. Già a mezzanotte e trenta debbono intervenire in assistenza alle motonavi 'Salvatore Lauro' ed 'Heidi' affiancate a pacchetto. Poi alle sette ancora un intervento di assistenza, questa volta portata alla motonave 'Spirit' alla deriva. E ancora, due ore più tardi, alle nove, intervento per la motocisterna 'Bianca Amoretti', con tutti i cavi d'ormeggio rotti e trattenuta soltanto con le manichette per il carico-scarico di rinfuse liquide. Infine, mezz'ora dopo, intervento in assistenza al bacino di carenaggio 'Palumbo'.

Dunque, un'impressionante serie di allarmi più che motivati, che se da un lato hanno messo a dura prova ormeggiatori e battellieri, impegnandoli nel giro di poche ore in azioni di svariata entità e natura, pur nel comune denominatore delle avverse condimeteo, dall'altro lato hanno confermato la loro professionalità, l'impegno e la competenza dei singoli nonché l'efficienza organizzativa del Gruppo e la sua costante presenza quale presidio per la sicurezza, pronto ad intervenire con immediatezza laddove necessario. Con ciò meritando appieno il *vivo compiacimento* indirizzato il 30 dicembre al capogruppo degli ormeggiatori e battellieri dal comandante del porto di Napoli, Contrammiraglio (CP) Pierluigi Cacioppo, da estendere a ogni componente il Gruppo e riportato a lato.

ELOGIO DEL COMANDANTE DEL PORTO DI NAPOLI A ORMEGGITORI E BATTELLIERI

Nei giorni 26 e 27 dicembre 2004, nell'ambito del Golfo e del Porto di Napoli si sono registrate condizioni meteomarine particolarmente avverse, con vento da sud e successivamente da sud-ovest dell' intensità fino a 70 nodi.
Nell'occasione, molte navi ormeggiate in porto hanno richiesto l'assistenza di personale di codesto Gruppo per il rinforzo degli ormeggi e per limitare conseguentemente i danni che stavano subendo per la furia degli elementi meteomarini.
In siffatta situazione così disagevole, gli Ormeggiatori e i Battellieri del Porto di Napoli, hanno dimostrato estrema perizia e grande attaccamento al servizio, operando in modo encomiabile in stretta collaborazione con questa Capitaneria di Porto.
Per quanto, sopra Le esprimo un vivo elogio per l'impegno, l'efficacia e la professionalità dimostrata, pregandoLa di estendere a tutti gli Ormeggiatori e i Battellieri in servizio nei giorni predetti l'apprezzamento dello scrivente per la comprovata dedizione al servizio, che ha permesso di mantenere alto il prestigio del porto e dei servizi tecnico – nautici in genere.

INCENDIO SUL TRAGHETTO SBANDATO, PALERMO IN APPRENSIONE

Efficacia e acume nella Conca d'oro



Per lo stato maggiore e per l'equipaggio del traghetto Vincenzo Florio la paura giungeva dall'incendio divampato nella stiva di poppa sottostante il primo ponte della nave, dove erano sistemate decine di autovetture con i serbatoi colmi di carburante. Per fortuna, la perizia del comandante e dei suoi uomini aveva rintuzzato l'incombente pericolo di un'esplosione, grazie anche all'efficienza degli impianti di sicurezza di bordo. Getti d'acqua erano stati immediatamente diretti nel ponte che separa la stiva in fiamme dal garage e i getti così convogliati avevano mantenute raffreddate le lamiere e impedito che il surriscaldamento provocasse una catastrofica reazione a catena.
La paura di una possibile esplosione serpeggiava tra il personale di bordo, ma era stata tenuta celata alle diverse centinaia di passeggeri, già spaventati dal fatto di essersi trovati cinque ore in balia delle onde in un mare che nella notte tra sabato 18 e domenica 19 dicembre era a forza sette e il vento superiore a novanta chilometri orari. Lo spavento che aveva attanagliato i passeggeri in alto mare si era mitigato con il sospirato attracco del Florio nel porto di Palermo. Ma solo mitigato, perché anche a banchina, con la nave fortemente sbandata, i timori non erano svaniti, e da qui la fretta delle persone per abbandonare la nave. In questo frangente, particolarmente tempestivo e incisivo si è dimostrato l'intervento degli uomini del Gruppo ormeggiatori e del Gruppo barcaioli del porto palermitano, accorsi nella zona di attracco per accogliere la nave in avaria. In particolare, constatando che le operazioni di sbarco si stavano dimostrando piuttosto rallentate, con propria opportuna iniziativa ormeggiatori e barcaioli decidevano di procurarsi una passerella, trasportarla alla Stazione marittima, dove il traghetto era stato ormeggiato, e ancorarla all' impianto mobile per l'imbarco e sbarco dei passeggeri in dotazione al terminal. Con ciò, consentendo di accelerare decisamente l'abbandono della nave senza che avvenisse alcunché di rilevante, oltre alla morte per asfissia di tredici cavalli e le proteste per la ritardata consegna delle auto ai proprietari, ancora all'oscuro del vero scampato pericolo, scongiurato dal personale di bordo.

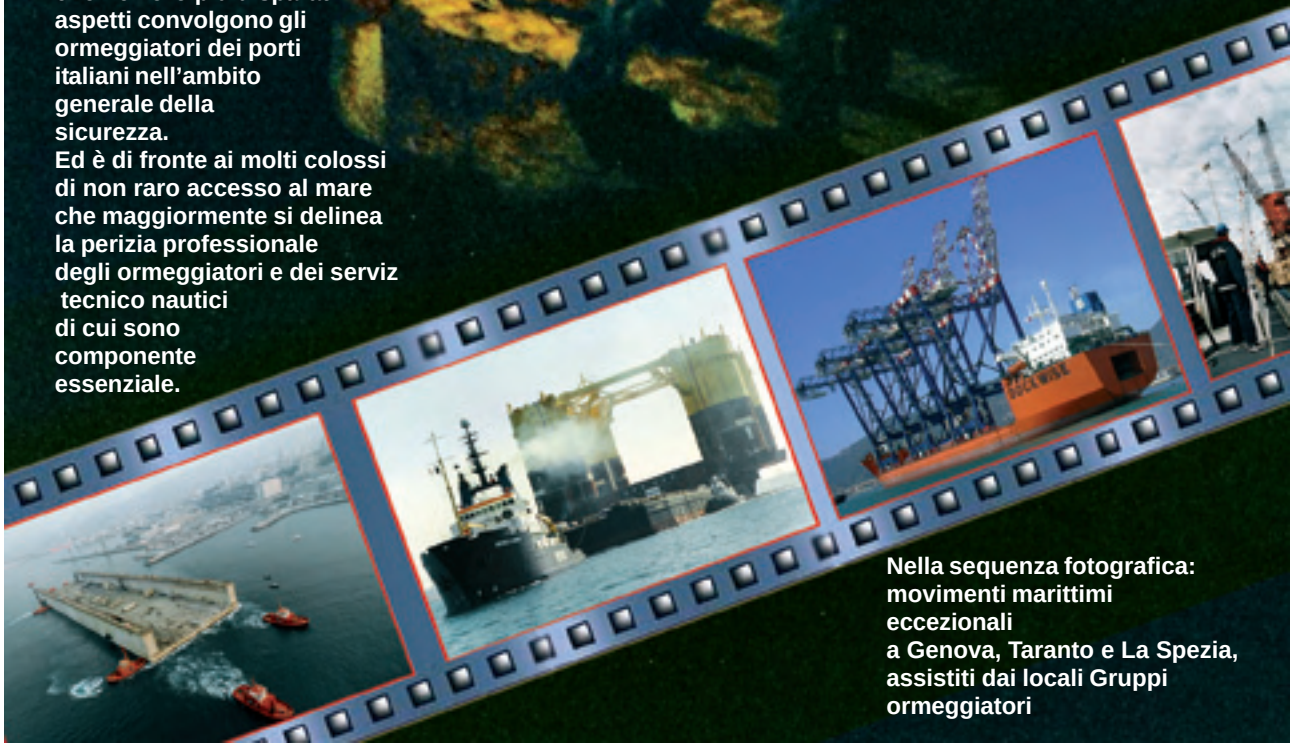
Nella foto: uno degli innumerevoli arrivi del 'Florio' nel porto di Palermo

NON SOLO EMERGENZE PROVOCATE DA MALTEMPO O INCIDENTI, ANCHE L'ASSISTENZA A COLOSSI SUL MARE È UN ASPETTO DELLA

Sicurezza dai mille volti

Un vivida luce nel buio della notte fonda per controllare i cavi d'ormeggio in attesa che al primo chiarore dell'alba i rimorchiatori d'altura si allaccino al colosso del mare per portarselo via. Questo avvenne alcuni anni fa a Genova, quando fu deciso di disfarsi dell'enorme costruzione di cemento galleggiante del 'superbacino' di carenaggio, venduto in Turchia. I fasci di luce li accesero tutta notte gli ormeggiatori del porto di Genova, attenti che la mole non più fissata al cantiere di costruzione subisse impulsi di correnti o brezze ...e che prendesse il largo, provocando chissà quali sconquassi: cosa massimamente temuta dall'Autorità marittima e dai servizi tecnico nautici del porto genovese. Nulla però avvenne, e il gigante potè tranquillamente abbandonare la sua primitiva culla, allontanarsi al largo, non privo dell'assistenza anche delle microscopiche motobarche degli ormeggiatori, pronti nell'evenienza di dover dar cavi.

Anche questo intervento sommariamente ricordato fa parte delle 'emergenze' che nei loro più disparati aspetti convolgono gli ormeggiatori dei porti italiani nell'ambito generale della sicurezza. Ed è di fronte ai molti colossi di non raro accesso al mare che maggiormente si delinea la perizia professionale degli ormeggiatori e dei serviz tecnico nautici di cui sono componente essenziale.



Nella sequenza fotografica: movimenti marittimi eccezionali a Genova, Taranto e La Spezia, assistiti dai locali Gruppi ormeggiatori

Capitanerie di porto



Avamposti sulle trincee del mare

ANCORA PREMINENZA ITALIANA NELLA SICUREZZA IN MARE



Le conferme del 2004

Ancora al vertice per salvaguardare la sicurezza della navigazione. Il Comando generale delle Capitanerie di porto – Guardia costiera, retto dall'Ammiraglio (CP)Luciano Dassatti, ha ottimi motivi per rimarcare con soddisfazione la conferma di un primato ormai di suo solido appannaggio. Per il sesto anno consecutivo, attraverso le sue Capitanerie, l'Italia ha confermato il primo posto tra i venti Paesi aderenti al 'Paris Memorandum of Understanting on Port State control', comunemente conosciuto come 'Psc', il quale prevede che ciascuno degli Stati aderenti ispezioni almeno il 25 per cento delle navi straniere in arrivo nei propri porti. E ciò per verificarvi il rispetto delle convenzioni internazionali relative alla sicurezza della navigazione, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo e all' ambiente.

Su 20.335 ispezioni svolte nel corso del 2004 nell'ambito complessivo coperto dal Paris MoU l'Italia si è collocata al primo porto con 2.365 visite eseguite dagli ispettori della Guardia costiera, pari all'11,7 per cento del totale, e con il 39,4 per cento delle navi straniere ispezionate nei porti italiani. Primato esteso anche al numero delle navi straniere fermate, esattamente 368, che si aggiunge alle 1.618 navi con deficienze riscontrate a bordo e alle 13 bandite, ovvero allontanate dai porti nazionali con contestuale notifica del divieto di accesso a tutti porti della Regione del Paris MoU sino a che non abbiano dimostrato di avere eliminato le gravi deficienze riscontrate a bordo. In particolare, tra i tipi di navi più carenti rispetto agli standard internazionali, e perciò fermate sino all'eliminazione delle irregolarità riscontrate, la leadership negativa (60%) è imputata alle navi da carico generale, seguite da rinfusiere (15%), portacontainer (5%),



petroliere e chimichiere, entrambe assestate al due per cento.

Ulteriore motivo di soddisfazione per l'Italia e il suo armamento giunge dalla performance della sua flotta mercantile nazionale che nell' ambito del Paris MoU ha subito nel 2004 soltanto sette detenzioni. Che è il migliore risultato degli ultimi sei anni, per altro ottenuto a fronte di un aumento del numero d'ispezioni a cui sono state sottoposte le unità italiane nei porti esteri. Tale risultato ha permesso alla flotta italiana di migliorare la sua posizione nella 'White List' del Paris MoU, ovvero nell'elenco delle nazioni che garantiscono elevati standard di sicurezza alle proprie navi di bandiera, richiamando com ciò un positivo ritorno d'immagine sia alla marineria italiana sia alla nazione cui appartengono.

La prolungata, brillante sequenza italiana nell'ambito Port State Control discende dall'impegno che dal Comando generale delle Capitanerie di porto si ramifica lungo tutto il perimetro costiero continentale e insulare della portualità italiana, nell'ampio contesto dei compiti svolti dall'Istituto. Un impegno, quello del Psc, nato, sviluppato e sostenuto da motivazioni di elevato profilo sociale e umanitario, perciò affrontato con lo spirito e la dedizione

da esso reclamato. I meriti per il sesto consecutivo primato annuale spettano e si suddividono in parti uguali nel lavoro di ciascuna Capitaneria italiana. Ognuna delle quali non ha lesinato sforzi per dare maggiore efficacia possibile allo strumento operativo di cui si avvale la Comunità Europea per imporre e fare rispettare le regole in materia di sicurezza nella lotta alle navi substandard. E i risultati hanno infine premiato questa politica di qualità, tesa a ispezionare le navi effettivamente più a rischio sia per età che per tipologia. in conformità all' indirizzo espresso in tal senso a livello comunitario.

Non a caso, per esempio, delle 151 navi straniere ispezionate nel porto di Genova, ben 112 avevano un'età superiore ai vent'anni con un'incidenza, per questa fascia di età, di 43 fermi su un totale di 52 effettuati. In particolare, per quanto attiene le tipologie di navi, sempre a Genova le dry-cargo hanno subito 23 fermi sulle 46 ispezionate, mentre le oil e chemical tanker sono risultate le più colpite, con dieci detenzioni su 23 visite. E tutto ciò in aggiunta all'attività di certificazione del naviglio nazionale condotta a seguito dell'entrata in vigore della nuova normativa internazionale in materia di Security (121 sono i piani di security approvati di cui ogni nave deve essere dotata e 119 le navi certificate, a fronte di una stima di circa 450 a livello nazionale, pari al 26%). Sforzo, quello volto alla security, che ha permesso di raggiungere l'obiettivo prefissato di certificare tutte le navi ricadenti sotto la giurisdizione della Capitaneria di Genova e che ha ottenuto



Contrammiraglio (CP) Marco Brusco Comandante del Porto di Genova Direttore marittimo della Liguria

apprezzamenti sia dalle società armatoriali interessate sia dalle Amministrazioni estere, tra cui la U.S. Coast Guard).

È infine da tenere presente che a Genova l'incremento dei controlli sono aumentati dai 603 del 2003 ai 760 dello scorso anno, nonostante il numero di ispettori impiegati sia rimasto immutato. Dunque, un match contro le navi sub-standard ben lungi dal round conclusivo, e che continua a tenere in guardia. Una 'guardia alta' ribadita dal Contrammiraglio (CP) Marco Brusco, Comandante del porto di Genova e Direttore marittimo della Liguria: "Compito istituzionale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera è la salvaguardia della vita umana in mare; pertanto non esitiamo a fermare quelle navi che si rivelano non rispondenti alle normative marittime e possono rappresentare una reale minaccia alla sicurezza degli equipaggi, della navigazione e alla protezione dell'ambiente marino. Nell'anno in corso sono già otto le unità detenute su 27 ispezionate, e oltre 350 le deficienze rilevate, a conferma di una attenta selezione delle navi da sottoporre prioritariamente ad ispezione, tesa pertanto a concentrare gli sforzi e a colpire le unità che rappresentano una seria minaccia alla sicurezza dei nostri mari."

Una conferma a tali affermazioni giunge dallo stesso porto ligure (e illustra la metodologia degli interventi) con la notizia della recente partenza di due navi per un singolo viaggio in zavorra verso cantieri di riparazione turchi e greci. Sottoposte al provvedimento erano una motonave di 2453 tsl sotto bandiera Vanuatu, e una motocisterna di 2361 tsl, bandiera honduregna. Le due unità erano state fermate dodici giorni prima dagli uomini del Nucleo ispettivo della Sezione sicurezza navigazione della Capitaneria di porto di Genova. Entrambe presentavano gravissime carenze ai mezzi di salvataggio, insufficienti per tutto il personale di bordo, ai dispositivi antincendio, alle dotazioni ed equipaggiamenti di sicurezza, agli impianti di prevenzione antinquinamento marino, alle condizioni di vita e di lavoro a bordo e alla documentazione nautica. E deficienze parimenti gravi riguardavano anche la struttura stessa delle due navi e i loro dispositivi per l'automazione.

Valutata la gravità della situazione, il pool d'ispettori della Capitaneria genovese aveva informato gli Stati di rispettiva bandiera affinché fossero attuate tutte le azioni indispensabili a far raggiungere alle navi standard accettabili di sicurezza. Erano intervenuti il Lloyd's Register e il Germanischer Lloyd per ritirare i certificati e sospendere la classe, i tecnici delle rispettive compagnie di navigazione, e il rappresentante della bandiera di Vanuatu per seguire e verificare le riparazioni e gli interventi necessari per a riportare in sicurezza le navi. Dopo dieci giorni, terminata questa prima fase, le unità erano state reispezionate dagli uomini della Capitaneria, ma le deficienze restanti erano ancora tali da poterne permettere unicamente la partenza in zavorra verso i cantieri navali del Pireo e di Tuzla per eseguirvi le riparazioni definitive.





Emergenze in mare dietro alle quinte

Lotta alle navi sub-standard in evidenza; ma le attività svolte dagli uomini delle Capitanerie di porto-Guardia costiera lungo tutta la fascia costiera italiana si contano anche altri molteplici e altrettanto importanti compiti nell'ambito della sicurezza della navigazione e della protezione ambientale. Ed è da rimarcare l'intenso lavorio organizzativo e di pianificazione svolto dalle forze dell'Istituto e dai propri collaboratori a monte di ogni intervento, affinché, ove necessiti, risulti il più possibile tempestivo ed efficiente, gratificando quanti vi si sono impegnati. Un lavorio poco conclamato al di fuori della cerchia dei protagonisti, nel cui contesto occupano posizioni di rilievo i servizi tecnico nautici. Ma che sommando il bagaglio di acquisite perizie ed esperienze marinaresche a nuovi strumenti conoscitivi e alla confidenza con le ipotetiche varietà di emergenze pone uomini e mezzi in condizione di esprimersi al meglio. Traducendo tutto questo nella proprietà dei compiti e dei ruoli e nel sincronismo dei meccanismi, sia intervenendo in circostanze di ridotta entità (per esempio, il tempestivo salvataggio e ricovero ospedaliero di un clandestino gettatosi in mare da una nave in rada, compiuto a Genova da una motovedetta della Capitaneria)sia nella prevenzione d'incidenti, che possono assumere entità disastrosa, o nel contenerne le conseguenze su persone, cose e ambiente.

Volte su quest'ultimo indirizzo appaiono di forte rilievo le ricorrenti esercitazioni organizzate dalle Capitanerie di porto, che ipotizzando incidenti in mare al largo delle coste fanno scattare emergenze. Esercitazioni che, secondo luoghi, natura, entità, chiamano a partecipazione tutti gli organismi, uomini e mezzi preposti alla salvaguardia della sicurezza, talora a respiro internazionale. Tra queste, particolarmente impegnativa nonché imponente per il dispiego di forze è stata l'operazione condotta tempo fa sotto l'egida del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e del Ministero della Tutela dell' Ambiente e Territorio. Coordinata dalla Capitaneria di porto – Guardia costiera di Genova e dalla Direzione marittima della Liguria, si è trattato dell'Esercitazione antinquinamento 'Ramogepol', innescata dalla simulazione di un incendio scoppiato su una motocisterna carica di petrolio, in una zona di mare particolarmente delicata sotto l'aspetto naturalistico. Un incendio simulato e un anch'esso virtuale sversamento d'idrocarburi in mare che ha azionato la complessa macchina degli interventi d'emergenza, addirittura sconfinati nella vicina Costa Azzurra. Alla virtualità dell'incidente in mare ha fatto riscontro la congruità della reazione, la cui sequenza è nelle pagine seguenti illustrata nei suoi diversi aspetti: una sorta di 'scatola nera' registrata nella sala operativa della Capitaneria di Genova, che chiaramente mostra sia la complessità dell'avvenimento sia l'importanza d'affrontarlo in maniera adeguata. Fermo restando che chiunque si augura possa rimanere sempre confinato nella sua dimensione virtuale.

ESERCITAZIONE ANTINQUINAMENTO 'RAMOGEPOL'

Luogo
Acque territoriali italiane. Circa 5 miglia nautiche a sud/ovest di Punta Chiappa (Promontorio di Portofino - Area marina protetta).

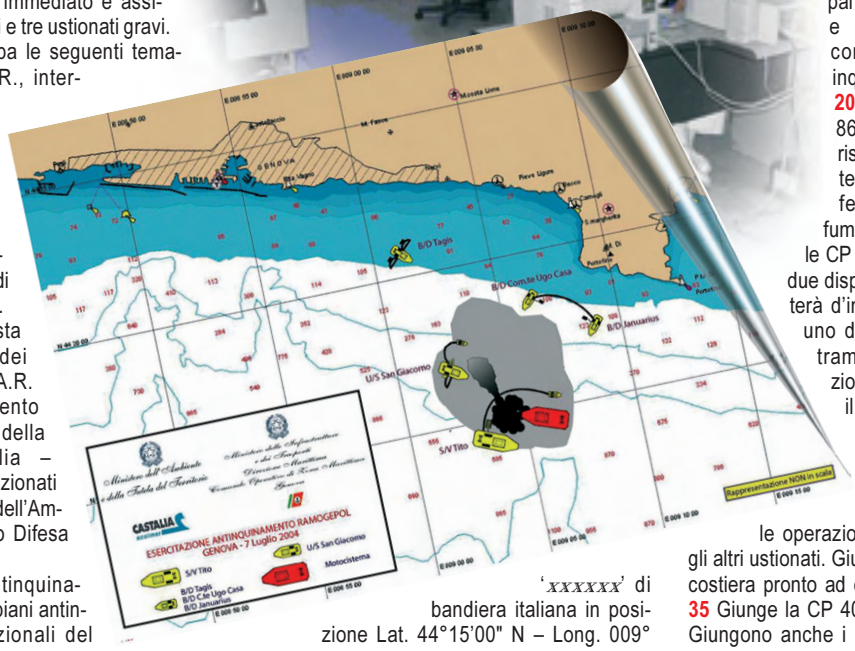
Teatro delle operazioni
Tra il punto nave Lat. 44°14'00" N – Long. 009°09'00" E e il punto nave Lat. 44°15'39" N – Long. 009°01'30". Più precisamente a sud/ovest del promontorio di Portofino e a sud di Nervi. L'area dell'inquinamento si estenderà poi verso ponente sino a sud di Varazze, dalla linea di costa sino a 5 miglia nautiche dalla stessa.

Tematica dell'esercitazione
Una motocisterna di circa 100.000 tonnellate dwt, in avvicinamento al porto di Genova per raggiungere il Porto petroli, imboccatura di Multedo, con a bordo 80.000 tonnellate di Iranian heavy sul punto nave Lat. 44°15'00" N – Long. 009° 05'00" E con rilevamento 292° e velocità 14,5 nodi dichiara un'esplosione a bordo, nella zona prodiera. Il Comandante ferma le macchine, lancia il 'may day' e descrive la situazione a bordo; conferma il propagarsi dell'incendio con possibilità di ulteriore ampliamento a tutta la nave. Richiede inoltre aiuto immediato e assistenza per due dispersi e tre ustionati gravi. L'esercitazione sviluppa le seguenti tematiche: interventi S.A.R., interventi antincendio, interventi antinquinamento.

Missione
1. Testare le comunicazioni di emergenza, S.A.R. e di antinquinamento.
2. Testare la risposta alla chiamata dei mezzi navali S.A.R. ed antinquinamento sia portuali sia della società Castalia – Ecolmar, convenzionati con il Ministero dell'Ambiente – Servizio Difesa Mare.
3. Testare il piano antinquinamento locale e i piani antinquinamento nazionali del Ministero dell'Ambiente e della Protezione Civile (Procivilmare).
4. Testare il nuovo progetto d'attuazione del piano internazione franco-italo-monegasco per la prevenzione e la lotta contro l'inquinamento marino denominato piano Ramogepol.
5. Testare le comunicazione tra i vari enti coinvolti (nazionali e internazionali) nonché la catena di comando suddivisa tra S.A.R. e antinquinamento (telefoni, vhf, schemi a blocchi, messaggi, etc.).
6. Rendere pubblico il sistema di prevenzione inquinamenti attualmente in atto sulle coste italiane.
7. Coinvolgere gli enti marittimi e terrestri interessati ad una emergenza fortemente complessa e multidisciplinare, simile a quella della vlcc Haven, tredici anni dopo l'evento.
8. Inoltrare la prescritta messaggistica prevista dalla legge sulla Difesa del Mare e del piano Ramose.
9. Operare su programmi telematici di cartografia elettronica e di previsione a sviluppo della macchia inquinante, le zone interessate ed i danni prodotti.
10. Sperimentare la costituzione di tavoli di esperti, in affiancamento all'organizzazione S.A.R. ed antinquinamento, al fine di ottenere sinergie di comunicazione e di risoluzione di tutte le problematiche.

Operazione
0 *(Circa alle ore 10:00 del giorno interessato)*
La motocisterna vlcc (very large crude carrier) lancia la seguente comunicazione: **May Day - May Day - May Day.** Qui la motocisterna '*xxxxxx*' di bandiera italiana in posizione Lat. 44°15'00" N – Long. 009° 05'00" E. Esplosione a bordo nella zona prodiera con conseguente forte incendio. Richiedo immediata assistenza. Due dispersi e tre ustionati gravi. **May Day - May Day - May Day.**
Nota: dalla nota informativa di arrivo si evince che la nave era diretta all'isola di Multedo (Terminal Petroli S.p.a. per scaricare 80.000 tonnellate di Iranian Heavy.
5 Danno il ricevuto la Sala Operativa del 1° M.R.S.C., Genova Radio, Piloti del Porto di Genova e U.C.G. Santa Margherita Ligure.
1° M.R.S.C. Genova assume la direzione delle operazioni Nell'ordine vengono attivati: unità navali della Guardia costiera di Genova e Santa Margherita Ligure; unità navali dei Vigili del fuoco e Coman-do provinciale; unità aerea 'ala rotante' Guardia costiera; unità aerea 'ala rotante' Vigili del fuoco; Centrale operativa 118; Rimorchiatori Riuniti del porto di Genova; Società Castalia – Ecolmar; il Direttore marittimo e Capo del compartimento marittimo.



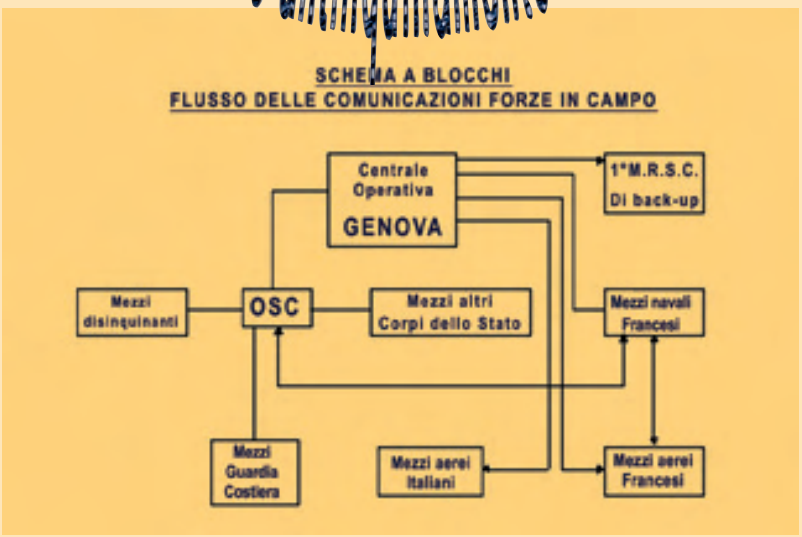


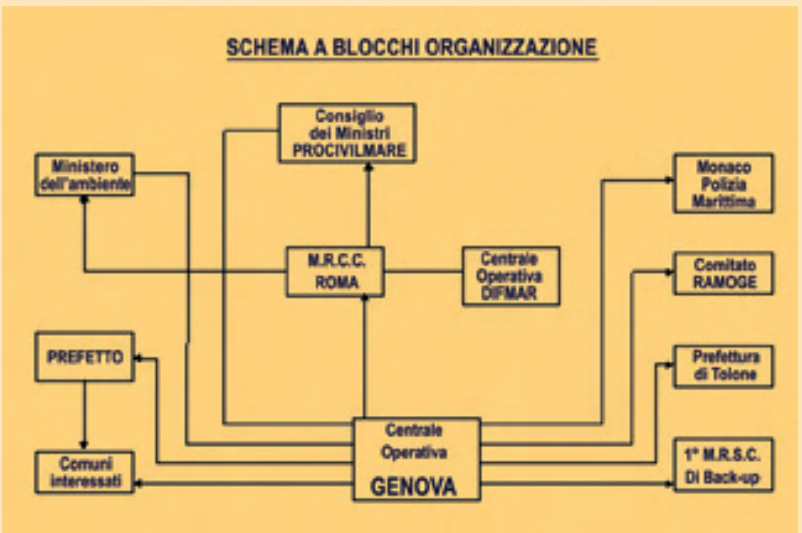
10 I mezzi cominciano a prendere il mare. 1° M.R.S.C. ricontatta la nave e assume le ulteriori seguenti notizie: a) l'esplosione è confermata nelle zona prodiera, non conseguente ad attacco terroristico. b) Il fatto è probabilmente avvenuto in corrispondenza della cisterna 2 centrale, con probabile cedimento strutturale della paratia trasversale tra la cisterna 1 e la 2. c) Il fuoco si sta sviluppando violentemente con colonna di fumo molto elevata e la zona circostante è già interessata da un consistente inquinamento.
La situazione è giudicata molto grave. Su disposizione del Direttore marittimo e Capo del compartimento si dichiara immediatamente **l'emergenza locale**.
Vengono informati anche: M.R.C.C. Roma; Centrale Operativa Difesa del mare chiedendo di dirottare in zona tutti i mezzi antinquinamento liguri e il supply vessel Tito; Procivilmare; Prefettura di Genova; Prefettura di Tolone per l'attivazione immediata del Piano Ramoge (dopo consenso del Ministero dell'Ambiente) con telefonata e l'invio di un messaggio Polrep; Autorità Monegasche (Polizia Marittima) sempre attraverso messaggio Polrep; Compamare Imperia e Savona; Arpal per prelievi acqua inquinata e prima valutazione delle concentrazioni dei principali inquinamenti atmosferici.
20 Giungono sul posto la CP 864, CP 883 e CP 830. Riferiscono che la situazione è fortemente compromessa e confermano forte emissione di fumi. Il 1° M.R.S.C. dispone per le CP 864 e CP 883 la ricerca dei due dispersi. La CP 830, invece, tenterà d'imbarcare gli ustionati. Solo uno dei tre riesce ad imbarcare tramite biscaglina. L'imbarcazione dirige velocemente verso il porto. Rimarrà poi a disposizione dei tecnici Arpal per gli anzidetti campionamenti. Giunge l'Elidrago dei Vigili del fuoco e inizia le operazioni di overing per prelevare gli altri ustionati. Giunge l'Elikoala della Guardia costiera pronto ad effettuare ulteriore prelievo.
35 Giunge la CP 406 e viene nominata O.S.C. Giungono anche i mezzi della società Rimorchiatori Riuniti: Genua e Francia; il battello Grifo; la barge ecologica San Lorenzo e iniziano ad attivare le spingarde. Giungono anche le motobarche pompa dei Vigili del Fuoco e iniziano ad attivare le spingarde. Si informano tutti i Comuni costieri da Camogli a Savona della possibilità di spiaggiamento di greggio.
40 Si scindono le operazioni. Elidrago ha prelevato i due ustionati e dirige presso l'ospedale San Martino di Genova. Elikoala inizia una ricerca a pettine congiunta con CP 864 e CP 883 per la ricerca dei dispersi. Inoltre comunica alla torre di controllo dell'aeroporto C. Colombo di Genova l'estensione della colonna di fumo. La Direzione aeroporto decide di inoltrare un 'Notam'.
Contemporaneamente 1° M.R.S.C. emette un messaggio Pan Pan, per parte marittima, con richiesta di emissione avviso urgente ai naviganti. I rimorchiatori e le motobarche pompa

oltre a contenere l'incendio cercano con i getti d'acqua di arginare l'inquinamento che si sta espandendo.
La Prefettura di Tolone comunica che un supply vessel, che si trovava nelle prossimità del confine, dirige a tutta forza su Genova. Le Autorità monegasche valuteranno se mettere a disposizione del 1° M.R.S.C. una unità navale.
50 Giungono i primi mezzi antinquinamento della Società Castalia – Ecolmar. Con O.S.C. si decide l'assetto delle unità navali: rimorchiatori a spegnimento incendio e contenimento inquinamento; barge San Lorenzo pronta per allibo acque inquinate; battello Grifo inizia recupero con skimmers; motobarche pompa V.F a spegnimento incendio e contenimento inquinamento; u/s San Giacomo nelle prossimità della motocisterna sinistrata opera in configurazione di raccolta con sistema tangone e skimmer; s/v Tito opera con panne galleggianti per contenere al massimo l'idrocarburo sversato e contemporaneamente recupera; b/d C.te Ugo Casa e b/d Januarius si dispongono a protezione della costa e in configurazione di raccolta prodotto inquinante, con stesura di 200 metri di panne galleggianti in prossimità di Punta Chiappa; b/d Tagis si dispone parallelamente alla costa a circa 2 miglia nautiche dalla stessa ove l'inquinamento non è ancora giunto e inizia, con rotte differenziate verso il largo, ad azionare i dispositivi di rimozione meccanica.
100 Elikoala inizia ricognizione antinquinamento da punto inizio emergenza a Savona.



Esercitazione antinquinamento 'Ramogepol'





120 Un pattugliatore classe 900 in missione di vigilanza al 'Santuario dei cetacei' giunge sul posto, si mette a disposizione 1° M.R.S.C. e in prossimità della nave inizia ad azionare i disperdenti (consentiti dalla legge e dopo autorizzazione di Minambiente) a protezione del parco marino di Portofino. Giunge sul posto anche CP 256 e inizia azione di vigilanza e polizia marittima.
140 La macchia di inquinamento si dispone in corrente lungo la costa. Giungono le prime segnalazioni di spiaggiamento. Si informano i Comuni di Genova, Arenzano, Cogoleto, Varazze, Celle Ligure, Albissola e Savona. È necessario che personale attrezzato inizi subito le operazioni sulle spiagge.
200 Il supply vessel di bandiera francese comunica al 1° M.R.S.C. di essere al traverso di Genova. Si dispone l'intervento con i mezzi di bordo per bonificare l'inquinamento disposto a macchie di leopardo (ricognizione Koala) a circa 2 miglia marine dalla costa con rotta ponente verso levante da 'Zona Charlie' a 'Zona 5' con rilevamento 120°. Giunge anche la motovedetta CP 248. Viene messa a disposizione di O.S.C. che la impiega in ricognizione extra-portuale di tutto il porto di Genova. La Prefettura marittima di Tolone mette anche a disposizione l'aereo Polmar II della Dogana francese. Sarà impiegato, su disposizione dell'MRSC, per pattugliamento a vasto raggio, da Capo di Arenzano sino al confine italo-francese, per una distanza di 10 miglia dalla costa al fine di osservare e monitorare le eventuali macchie inquinanti sfuggite alla bonifica nonché controllare la rotta e la distanza delle stesse dalla costa. Le quote di volo e le rotte saranno stabilite in base alle condizioni meteorologiche e alla visibilità.
N.B. I tempi tecnici d'impiego delle unità aereo-navali straniere sono meramente teorici. In caso reale sarà necessario calcolare ulteriori 24/36 ore prima del loro impiego.
220 Terminate tutte le operazioni S.A.R. Mezzi antinquinamento in assetto e in operazione. Mezzi terrestri in assetto a posizione. Tutta la messaggistica inviata.

Nota Importante: ***Per testare la reale capacità di recupero tutte le unità navali verranno contattate prima dell'ENDEX o dal Comando operativo o da OSC per dichiarare le quantità di prodotto recuperate sino a quel momento.***

Legenda

A.R.P.A.L. = Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente Ligure.
b/d = Battello disinquinante.
ENDEX = End Exercise: Fine esercitazione.
M.R.C.C. = Maritime Rescue Coordination Centre: Centro nazionale coordinamento soccorso in mare
M.R.S.C. = Maritime Rescue Sub Centre: Centro secondario soccorso marittimo
NOTAM = Notice To AirMen. Disposizioni emanate degli enti preposti dell'aviazione civile per la regolamentazione dello spazio aereo
O.S.C. = On Scene Coordinator. Persona designata a coordinare operazioni di ricerca e soccorso.
PAN PAN = Chiamata radio per comunicazioni d'urgenza (dal francese 'panne', avaria, incidente).
POLREP = Pollution Report . Messaggio standard IMO da compilare in caso d'inquinamento.
S.A.R. = Search and Rescue. Acronino internazionale che identifica operazioni di ricerca e soccorso.
s/v = Supply vessel. Unità di appoggio servizi vari.
U.C.G. = Unità costiere di guardia. Nell'organizzazione S.A.R. nazionale i Comandi di Porto (Capitanerie di Porto, Uffici Circondariali Marittimi e Delegazioni di Spiaggia) sono individuati come U.C.G. Queste dispongono l'intervento dei mezzi aeronavali di soccorso dislocati nella propria giurisdizione e ne mantengono il controllo operativo, salvo che il M.R.C.C. disponga diversamente
u/s = Unità speciale disinquinamento.



I MOLI BAUSAN, IMMACOLATELLA, FLAVIO GIOIA LANCIATI DAL PORTO DI NAPOLI NELL'ARENA DEI TRAFFICI



Il 2 marzo 2005 a Napoli, al cospetto del governatore della Regione Campania on. Antonio Bassolino, del sindaco di Napoli Rosa Russo Iervolino e del presidente della Provincia on. Dino Di Palma, si è inaugurata la terza grande opera realizzata nello scalo partenopeo, il prolungamento della banchina Flavio Gioia. Questa è una delle grandi opere di un mirabile progetto avviato dall'Autorità portuale di Napoli guidata dal presidente Francesco Nerli, progetto di potenziamento e ammodernamento del porto in termini di strutture ed attrezzature adatte ad affrontare le sempre più esigenti richieste di un'utenza ormai mondiale.

L'opera realizzata è frutto del lavoro assiduo condotto dalla Port authority. in termini burocratici e realizzata fattivamente grazie alla sinergia di forze pubbliche e private. In effetti la banchina in questione era non operativa da fine anni Ottanta; le opere, compreso il prolungamento di 42 metri, sono state avviate nell'aprile 2002, volte alla riqualifica funzionale dell'infrastruttura. L'opera è costata 7,7 milioni di euro, di cui 5,7 a carico dell'Autorità portuale e due del terminalista concessionario del Terminal Flavio Gioia. In 33 mesi sono state impiegate 100 mila ore di lavoro, infissi 364 pali per una lunghezza di 11 km, utilizzati 14.600 metri cubi di calcestruzzo e 1.700 tonnellate di acciaio. Tutto ciò per ottenere, a lavori finiti, un terminal operativo per container e merci varie dotato di un'area di piazzale di mq.4.315 e di tre banchine disponibili, lunghe 289 metri quella di ponente, 292 quella di levante, di 105 la testata.

Come detto, il prolungamento del molo Flavio Gioia è la terza infrastruttura di forte spessore inaugurata dal 2004 ad oggi, susseguente agli interventi effettuati al Molo Bausan e al Molo Immacolatella Vecchia. In termini sportivi, ciò si può definire uno schema a tre punte delle strategie portuali di Napoli nella sfida per la conquista dei traffici marittimi. In altre parole, una ulteriore conferma dell'intenzione fattiva del porto di raggiungere livelli operativi degni della sua storia e collocazione geografica. Con questo 'tridente' lo scalo partenopeo vede notevolmente incrementate le sue potenzialità ricettive: potenzialità che già ora lo pongono tra i primi dieci porti europei in termini di produttività nel settore terminalista. Con quest'ultima acquisizione infrastrutturale il porto, forte delle sue tradizioni, dell'impegno fattivo dell'Autorità portuale, dell' Autorità marittima, dei suoi fornitori di servizi e di quello profuso da tutti gli operatori, può affermare d'essersi… allungato per prendere 'la staccata' e posizionarsi come piattaforma logistica al centro del mediterraneo per lo sviluppo del Meridione, della nazione e degli scambi internazionali est-ovest.

Il primo dei tre grossi interventi sul tessuto portuale napoletano si era concluso con l'inaugurazione, il 7 giugno 2004 del Molo Bausan rammodernato, potenziato e successivamente arredato con due nuove gru portainer tecnologicamente d'avanguardia. Intervento che in 24 mesi di lavoro e al costo di oltre otto milioni di Euro ha aggiunto all'opera portuale 42,65 metri lineari di prolungamento e 165 d'ampiezza, con un incremento di superficie di 6.800 mq. Traducendo tutto ciò nella possibilità di accogliere portacontainer d'avanzata generazione. Quella mattina d'inizio giugno il porto di Napoli si era crogiolato nelle parole del presidente Nerli. Parole che immutate si sono poi espanse anche nell'atmosfera delle due successive cerimonie d'inaugurazione. "Abbiamo messo in campo lavori per oltre 52 milioni di Euro e ottenuti quasi 207 di finanziamenti per progetti. Grazie a una progettualità chiara e condivisa siamo cioè riusciti a trasformare lo scalo in un grande cantiere. Da est a ovest tutto il territorio portuale è interessato da lavori, da razionalizzazione

delle aree, da creazione di nuovi spazi, da nuove iniziative. Siamo, dunque, un porto in fase d'espansione, concentrato sull'attuazione di un ampio programma di lavori che prevede trasformazioni, riorganizzazioni, razionalizzazioni per ogni comparto dell'economia portuale. Con un obiettivo chiaro: rendere centrale lo scalo partenopeo nel Mediterraneo, non solo geograficamente, ma prima e soprattutto per qualità delle strutture e dei servizi"

L'inaugurazione dell'ampliamento del Molo Immacolatella Vecchia era, invece, avvenuta il 27 ottobre 2004. Oltre a Bassolino, Russo Iervolino, Di Palma e Nerli erano presenti anche il Ministro delle Infrastrutture e trasporti Pietro Lunari e l'amministratore delegato della Tirrenia di Navigazione Franco Pecorini. Mentre il segretario generale dell' Autorità portuale Pietro Capogreco aveva fatto gli onori di casa, presentando l'entità dei lavori eseguiti, al costo di 11,5 milioni di Euro per 24 mesi di attività, in una delle storiche banchine dello scalo partenopeo.





Il saluto agli emigranti dall'affollata Immacolatella d'inizio secolo XX ma ora promossa a un nuovo importante ruolo. Qui di lato, alcune immagini relative alle tre infrastrutture del porto di Napoli potenziate e consegnate all'economia portual, alla presenza delle Autorità regionali e cittadine.

Un tempo riservata a navi che partivano con emigranti per i paesi d'oltreoceano, l'Immacolatella si è ora trasformata nel primo Terminal Tirrenia in Italia; al contempo, con i tre nuovi accosti lungo i 500 metri lineari dedicati all'ormeggio di grandi navi traghetto e con la sua area di sosta e manovra di 16.690 mq, essa è diventata la banchina principale delle 'autostrade del mare', del cabotaggio a breve e medio raggio e dello short sea shipping con le nazioni della costa mediterranea dell'Africa.

Mario Esposito
Vice Capo Gruppo ormeggiatori e battellieri Porto di Napoli