PERIODICO DI ATTUALITÀ E CULTURA MARINARESCA (edito da A.N.G.O.P.I. - Roma) ANNO XVII N°1 (nuova serie) OTTOBRE 2011 - MARZO 2012
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento postale - D.L. 353/2003 Conv. in legge 27.02.2004 n°46 Art.1 Comma 1, DCB/CB/FA-NO/GE

# Porti & servizi tecnico nautici



## SAFETY & professionality FIRST

ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI



Porti & servizi tecnico nautici

PERIODICO
di CULTURA
e ATTUALITÀ
MARINARA

direttore:
CESARE GUIDI

direttore responsabile:
GIORGIO GIORGINI

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

Progetto grafico,
impaginazione:
Claudia Giorgini
www.cggraph.it

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

Autorizzazione:
Tribunale di ROMA
n° 299/2008

ANNO XVII
(nuova serie)
N° I
OTTOBRE 2011
MARZO 2012

(chiuso il 25/04/2012)

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

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

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

# sommario






*Come è facile desumere dalla numerazione e dalla datazione, questo 'Porti' è raddoppiato sul semestre intercorso da ottobre 2011 a marzo 2012. Al centro di questi sei mesi è avvenuto un fatto incredibile, purtroppo funestato da diverse vittime. È il naufragio occorso nella tarda serata del 13 gennaio alla nave per crociere 'Costa Concordia', incagliata a Punta Lazzaretto dell'isola del Giglio, con a bordo oltre 4.200 persone. È un fatto del quale la Magistratura italiana accerterà le responsabilità, così come sarebbe da chiarire la beffarda, ma non per questo meno delinquenziale e disdicevole sciaccallaggio, scomparsa della campana di bordo dall'unità così duramente ferita. Foto del disastro del cruiser appaiono* **qui e in controcopertina**, *per una sorta di di pudico ritegno di fronte a un così grave lutto della marineria italiana. Ma ciò che è da rimarcare è il commento praticamente univoco delle persone che 'masticano' arte marinaresca. Ed è quello misto ad ammirazione con cui riconoscono la valentia dell'equipaggio, che pur nelle precarie condizioni di stabilità della nave, con forte sbandamento sul lato dritto e con una falla di 70 metri all'opera viva, era stato capace di fare evacuare in tempi ristretti e senza ulteriori danni migliaia di persone, fra cui 52 neonati, 200 bambini, 19 portatori di handicap e un numero assai elevato di passeggeri anziani. Onore al merito!, dunque.*

*Il sommario tradizionale inizia da* **pag. 2** *con la rubrica* **Anteprima**, *nella quale si affronta il problema dell'art. 14 della legge 84/94.*

*Prosegue poi a* **pag. 9** *nella rubrica* **Angopi** *che riporta servizi relativi all'assemblea generale dell'Associazione svola a Pomezia (Roma) il 16 dicembre.*

*Si passa successivamente a* **pag. 39** *dove nella rubrica* **Encomi** *è inserita una serie di riconoscimenti inviati ai Gruppi ormeggiatori e barcaioli dei porti di: Cagliari, Piombino, Pozzuoli, Siracusa, La Spezia, Genova, Castellammare di Stabia, Gaeta, Civitavecchia, Ancona, Trieste, Villa San Giovanni.*

*Da* **pag. 96** *la rubrica* **Gruppi news** *tratta, invece, i Gruppi di: Marina di Carrara, Piombino, Gela, Taranto, Salerno, Savona, Portoferraio, Augusta, Milazzo.*

*Da* **pag. 129**, *'Porti' prosegue con la rubrica* **Capitanerie**, *nella quale si riporta il passaggio di consegne tra l'ammiraglio ispettore (CP) Marco Brusco e il subentrante parigrado Pierluigi Cacioppo al comando generale delle Capitanerie di porto - Guardia costiera.*

*Il sommario si conclude alla* **pag. 141**, *con la rubrica* **Angopi & dintorni**, *in cui appaiono escursioni nel mondo dell'arte con riferimenti marinareschi.*










Prue
sul Governo

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

**ASSOCIAZIONE NAZIONALE**
**GRUPPI ORMEGGIATORI e BARCAIOLI**
**dei PORTI ITALIANI**

## *gruppi aderenti*



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




Il viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Mario Ciaccia, ha riunito il 12 aprile 2012 a Roma presso la sede del dicastero i presidenti delle Autorità portuali per avviare un tavolo di ascolto permanente che individui nuove soluzioni normative e tecniche che favoriscano lo sviluppo della portualità italiana. Ciaccia ha indicato nei porti e nella loro capacità di fare sistema con le reti infrastrutturali, in particolare con i Corridoi europei approvati dalla Ue, un asset strategico per la crescita del nostro Paese.

Nel corso dell'incontro, il viceministro Ciaccia ha ricordato i recenti provvedimenti adottati dal governo riguardanti, tra l'altro, le aree e i sistemi logistici. Sono stati approfonditi inoltre i temi relativi ai meccanismi di defiscalizzazione che debbono essere finalizzati alla promozione e realizzazione delle infrastrutture portuali. Il viceministro ha poi ribadito l'impegno del governo a trovare soluzioni idonee che consentano una maggiore autonomia finanziaria dei porti italiani, a definire i poteri delle Autorità portuali e a stabilire regole chiare e trasparenti inerenti le tariffe dei servizi tecnico-nautici. Si è inoltre discusso delle norme sui dragaggi, nonché della opportunità di un ammodernamento della parte marittima del Codice della navigazione.

I presidenti delle Autorità portuali e il presidente di Assoporti, Francesco Nerli, hanno manifestato la loro disponibilità a trovare insieme, sia sul piano strategico che su quello normativo, soluzioni che possano favorire lo sviluppo della portualità ed il progresso della competitività dei sistemi portuali italiani.

Un nuovo incontro con il viceministro Mario Ciaccia e i suoi uffici è già stato programmato a breve.



**Il Vice Ministro Mario Ciaccia: "Tavolo permanente per sviluppo del settore"**




**Il Presidente Assoporti Francesco Nerli: "La valenza economica dei servizi tecnico nautici"**

"Un appuntamento costruttivo ed utile che ha consentito di rappresentare personalmente al viceministro, che ringrazio, le priorità delle Autorità portuali e della portualità in genere". Così Francesco Nerli, presidente di Assoporti, ha commentato l'incontro tra il viceministro alle Infrastrutture e Trasporti Mario Ciaccia e tutte le Autorità portuali. "Si è registrata piena consonanza sulla visione di una portualità integrata nelle reti di trasporto e logistiche europee nonché proiettata verso la sponda sud del Mediterraneo; sulla necessità di attuare l'effettiva autonomia finanziaria delle Autorità portuali. Sono stati inoltre affrontati i temi dell'esigenza di un rafforzamento dei poteri e del ruolo delle stesse Autorità; di una velocizzazione e razionalizzazione dei molteplici controlli nella fase portuale; dell'opportunità di riesaminare il tema dei servizi tecnico-nautici con attenzione alla loro valenza economica".
Tali argomenti formeranno oggetto di approfondimento con il coinvolgimento di tutte le parti interessate. "Non posso che valutare positivamente il percorso tracciato dal Viceministro, di un confronto con le strutture ministeriali e gli uffici di staff, per definire a breve possibili soluzioni normative, nonché il preannunciato appuntamento di verifica, previsto nella prima metà di giugno".




# Servizi tecnico nautici nei porti italini, non solo monopolio

*Il giorno precedente l'incontro tra il vicemiistro alle Infrastrutture e Trasporti Mario Ciaccia, il presidente Assoporti Francesco Nerli e i presidenti della Autorità portuali, ossia l'11 aprile 2012, il presidente dell'Autorità portuale del Levante, Francesco Mariani, ha tracciato una propria analisi sui servizi tecnico nautici nei porti italiani. Trasmessa dalla sede di Bari, l'ha titolata* ***Servizi in porto, non solo monopolio****, spiegandone il perché.*

L'attuale situazione di crisi economica generalizzata, con i conseguenti riflessi sul mercato dei noli e la contrazione dei traffici marittimi, rappresentano la cornice entro la quale si è riacceso un intenso dibattito su ruolo e funzione dei servizi tecnico nautici. La rinnovata attenzione a questo tema, per la verità ciclica, è anch'essa frutto della crisi. E' la caduta dei noli a generare l'esigenza di un maggiore controllo dei costi, in particolare di quelli portuali, vista la difficile comprimibilità di alcuni altri costi nave ( bunker, assicurativi, fiscali etc.). Avverto, però, il rischio di una discussione tutta teorica sulla liberalizzazione dei servizi che non mi pare utile alla soluzione dei problemi.
In primo luogo sono necessarie alcune puntualizzazioni che contribuiscono a circoscrivere i termini della questione:
**a) I servizi dei quali parliamo ( pilotaggio, ormeggio, rimorchio e battellaggio**), sono definiti dall'art.14 della legge 84/94. Essi non sono tutti uguali fra loro, differenziandosi per funzione tecnica, per requisiti professionali degli addetti e per tipologia degli investimenti richiesti in termini di mezzi e complessità di organizzazione. Hanno tuttavia in comune il loro essere essenziali ai fini dell'esecuzione, in sicurezza, delle manovre di ormeggio e disormeggio delle navi. Ricordo, banalmente, che i porti esistono in funzione dell'arrivo e della partenza delle navi. L' efficacia dei ser-

vizi tecnico-nautici, in termini di qualità, sicurezza e compatibilità dei costi è pertanto indispensabile al funzionamento del sistema del trasporto marittimo. Altra caratteristica comune che avvicina tali servizi a quelli resi in regime di servizio di interesse generale, è che essi debbono essere assicurati con continuità, universalità ed imparzialità, secondo standard organizzativi determinati dalle Autorità competenti ovvero debbono essere assicurati anche in assenza di domanda. Tali servizi non debbono e non possono essere organizzati secondo la convenienza del prestatore ma nell'interesse pubblico del porto.

**b) Le competenze in materia di tutela della sicurezza della navigazione** e della salvaguardia della vita umana in mare debbono essere assicurate, in via esclusiva, dallo Stato attraverso il corpo delle Capitanerie di Porto. Tali interessi pubblici, analogamente a quanto avviene, ad esempio, per la tutela della salute piuttosto che l'ordine pubblico sono riferiti a beni non negoziabili.

**c**) **Il pilotaggio e l'ormeggio, al di là dell'esigenza di utilizzo di imbarcazioni** meramente accessorie all'esecuzione delle attività richieste, rappresentano prestazioni professionali qualificate per le quali vengono richiesti specifici titoli e adeguata preparazione marinaresca. L'accesso al " mercato" di tali prestazioni è garantito da concorsi pubblici che accertino la sussistenza dei requisiti richiesti.

**d) Per il servizio di rimorchio le concessioni vengono rinnovate periodicamente**, secondo procedure di evidenza pubblica. E' in questo modo assicurata la contendibilità del mercato. Nei porti minori, peraltro, le gare per le concessioni di rimorchio vanno spesso deserte.

Va dunque tutto bene e non è necessario alcun tipo di intervento? Premesso che nessuna persona di buon senso può pensare, nei porti, ad una pluralità di soggetti che svolgano in concorrenza fra loro tali servizi, il tema in discussione è di verificare se i servizi siano svolti davvero secondo standard accettabili di efficienza e qualità e se, ogni Autorità competente, esercita o è in grado di esercitare quei poteri di controllo in grado di assicurare che non vengano messi in atto, da parte dei prestatori di servizio comportamenti abusivi e dannosi dell'interesse generale, in virtù dell'esclusività della loro prestazione. Gli elementi che meritano attenzione ed interventi conseguenti sono dunque: la formazione delle tariffe, gli standard di sicurezza e la qualificazione del personale, l'organizzazione del servizio.

La via maestra da perseguire, per agire in maniera virtuosa su questi aspetti, è la leale collaborazione istituzionale fra Autorità marittima ed Autorità portuale. Questa deve tradursi, a livello locale, nella definizione della soluzione più equilibrata in grado di realizzare il perseguimento degli obiettivi di sicurezza ed efficacia al minor costo possibile. A tal fine servono alcuni, minimi, interventi legislativi o, in alcuni casi semplicemente regolamentari. Provo ad elencarne alcuni :

**1) Un coordinamento fra le previsioni della legge 84/94 ed il Codice della Navigazione**, in modo da eliminare alcune evidenti incongruenze come quella sanzionata di recente dal Consiglio di Stato in materia di Regolamenti locali di rimorchio;

**2) In generale, l'intesa fra le due Autorità, deve essere conclusiva di un procedimento** partecipativo "forte", che le veda ambedue presenti in ogni fase dell'iter sia di definizione delle tariffe che dell'organizzazione del servizio;

**3) I meccanismi di formazione delle tariffe, in genere centralizzati, debbono comunque** vedere un maggiore coinvolgimento del livello locale senza tuttavia perdere l'omogeneità dei criteri di formazione delle stesse garantite dal livello nazionale. In sostanza si tratterebbe di garantire una reale partecipazione delle Autorità locali alla fase della formazione delle tariffe, fermo restando il coordinamento nazionale;

**4) Si devono rendere obbligatorie fusioni di gruppi, corpi e prevedere concessioni** "pluriportuali" per il rimorchio, in modo da realizzare economie di scala e rendere inammissibili le rendite di posizione. Il potere di decretare fusioni e/o " circoscrizioni" più ampie ove gestire concessioni di rimorchio, dovrebbe essere in capo al Ministero;

**5) Si dovrebbe dare vita, nei porti ove i proventi del servizio commerciale di rimorchio** non coprono i costi della sicurezza, ad una tariffa di prontezza operativa in grado di assicurare un espletamento del servizio su standard minimi di sicurezza per il porto. Con ciò si darebbe corso all'accordo inter-associativo, concluso alcuni anni or sono e che aveva definito positivamente la questione;

**6)I concorsi per l'accesso alle professioni di pilota e ormeggiatore dovrebbero** essere realizzati almeno su scala regionale, se non nazionale. In questo modo verrebbero allentate le pressioni locali che oggi restringono fortemente le possibilità di accesso;

**7) In ultimo dovrebbero esser definiti criteri per disporre "tetti" alle tariffe** relativamente a tutti i servizi in questione. In caso di violazione dovrebbero essere previste sanzioni quali il Com-

missariamento dei corpi e dei gruppi da parte dell'Autorità Marittima, nel caso dei Piloti e degli Ormeggiatori nonché la revoca della concessione nel caso del rimorchio.
Mi rendo conto che forse queste misure non si possano chiamare liberalizzazione ma sicuramente vanno nella direzione di un' organizzazione dei servizi che tenga insieme sicurezza ed economicità. Un confronto fra tutti i protagonisti del settore per trovare, consensualmente, le soluzioni migliori sarebbe sicuramente lo strumento più adatto per fare passi in avanti.

**Francesco Mariani**
*(Presidente dell'Autorità Portuale del Levante)*




# Ravenna riafferma il valore dei compiti svolti dagli ormeggiatori

*Il 10 aprile, due giorni prima che il cerchio della portualità italiana nonché dei servizi tecnico nautici fosse stato chiuso dall'incontro tra ministero Infrastrutture & Trasporti e Assoporti & Autorità portuali; uno prima dell'analisi del presidente dell'Autorità portuale del Levante, il percorso circolare era stato aperto dall'incontro ad alto livello tra Autorità marittima e presidenza dell'associazione di una delle tre componenti dei servizi tecnico nautici. Più esattamente, tra il Direttore marittimo dell'Emilia Romagna, comandante della Capitaneria di porto di Ravenna , capitano di vascello (CP) Francesco Saverio Ferrara, e il presidente di Angopi - Associazione nazionale Gruppi ormeggiatori e barcaioli porti italiani, Cesare Guidi, ricevuto dall'alto Ufficiale di recentre nomina (vedi servizio nella rubrica Capitanerie di porto) assieme ad Arnaldo Bongiovanni, capogruppo ormeggiatori del porto di Ravenna. Recita una nota stampa che:*

"l'incontro, di primario rilievo, tra il comandante Ferrara e il presidente Guidi, si colloca nell'intenso e rilevante programma di visite istituzionali che, ancor più di recente, hanno interessato il porto di Ravenna e la locale Autorità marittima, ad attestazione della sempre crescente rilevanza ricoperta a livello nazionale dal porto di Ravenna, che è sempre stato tra i primi - per traffico mercantile - e che, soprattutto a partire dall'ultimo anno, si sta imponendo, in visibile ascesa, anche tra quelli interessati dal traffico passeggeri. «Funzionalità, efficienza, dunque, competitività». Sono queste le caratteristiche che fanno dello stato dei servizi tecnico nautici il punto di forza di porti di rilevanza internazionale quale quello ravennate. Il presidente Guidi, infatti, non ha dubbi a riguardo. «Quello di Ravenna è un porto che ha rivestito, e continuerà a farlo in maniera sempre crescente, un ruolo importante per l'economia regionale e, ancor più, per quella di scala nazionale».
Questa è l'analisi dello stato dei servizi tecnico nautici, a margine della visita del presidente nazionale dell'Associazione che raggruppa e rappresenta gli ormeggiatori e battellieri in ben 90 porti italiani. «Gli ormeggiatori - ricorda il comandante Ferrara - sono erogatori di un servizio di interesse generale ed operano quali prestatori di un servizio, nell'ambito dei porti italiani, di assoluto rilievo se relazionato al variegato indotto connesso, come nel caso del porto di Ravenna, all'intenso traffico di vettori marittimi e navi passeggeri. Tale importante servizio, infatti, è espletato sotto la puntuale vigilanza e parimenti fondamentale attività di coordinamento svolta dell'Autorità marittima della quale, di fatto, lo stesso servizio è un braccio operativo, quale parte integrante ed essenziale dei servizi tecnico nautici della navigazione, con quelli di pilotaggio e di rimorchio».
L'attività di ormeggio nei porti deve essere prestata da soggetti dotati di specifiche professionalità, ed in possesso di una particolare abilità marinaresca. Oltre alle attività correlate al regolare servizio espletato gli ormeggiatori svolgono attività accessorie (disormeggio di navi e galleggianti in situazioni di pericolo, integrazione di equipaggi in caso di necessità per manovre di emergenza, rimozione di materiali galleggianti pericolosi per la navigazione) e, non ultima, l'attività di appoggio e supporto ad imbarcazioni in navigazione, quest'ultima legata alla nautica da diporto. Tutto ciò sotto la vigile supervisione e il coordinamento dell'Autorità marittima che ne segue la selezione.

# IIª ASSEMBLEA GENERALE ANGOPI

**ROMA, 16 DICEMBRE 2012**





POMEZIA, SOCI CONCENTRATI ALLA II ASSEMBLEA GENERALE ANGOPI DEL 2011

# Barriere alle obsolescenze

Sarà dovuto al burrascoso clima di emergenze economiche e sociali, gravide di ripercussioni occupazionali che hanno attanagliato l'Italia?, oppure sarà indotta da un più avveduto interesse per lo sviluppo delle liturgie assembleari? Posto che sia dovuto alle incombenti preoccupazioni, oppure alla maggiore compartecipazione, o ancora, all'intrecciarsi dei due motivi, sta di fatto che in chiusura dei lavori il presidente dell'Associazione nazionale dei Gruppi ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani si è compiaciuto della "partecipazione larga e attenta" mostrata dal folto uditorio intervenuto lo scorso 16 dicembre 2011 all'Assemblea Generale Angopi, svolta al Km 30 della via Pontina ovvero all'hotel Selene di Pomezia. Rallegramento che ha voluto poi anche estendere ai colleghi della categoria, riferendosi non solo al coinvolgimento che li aveva tenuti inchiodati al loro posto per tutto il tempo delle relazioni, ma anche per "gli spunti alti e qualificati" da esse originati. D'altra parte, erano proprio stati gli argomenti trattati sia dalla relazione del presidente Cesare Guidi sia da quelli dei responsabili dei vari Gruppi di lavoro a catturare l'attenzione dell'uditorio, colpito dall'importanza dei temi presentati e dibattuti. Soprattutto quando era percepito che la categoria avrebbe dovuto innalzare barriere protettive per contrastare ristagni o crepe organizzative e operative, o peggio ancora, diffuse obsolescenze.

Come da ormai radicata consuetudine la relazione presidenziale d'apertura si è spalmata su una vasta gamma di argomenti. E sempre come da prassi i vari 'capitoli' hanno trattato temi sociali ed economici, oltre che d'osservatorio di categoria. Scelti dallo stesso presidente Guidi, i sottotitoli che delimitano i temi affrontati indicano la vastità e complessità del prosieguo delle riflessioni contenute dalla relazione. Quindi, senza scordare che i concetti sono maturati sulla realtà ovvero improntati al convincimento che sia giunto "il tempo di aggiornare le illusioni", ecco i titolini, in ordine di presentazione. Essi sono:

**La megacrisi**, che imperversa su tutto l'Occidente, con l'Italia purtroppo pesantemente coinvolta.

**Il nuovo governo**, visto come una iniezione di fiducia nel contesto europeo.

**Attività comunitaria**, incentrata nel Libro Bianco dei trasporti approvato dalla Commis-

sione europea, e con l'idea di assegnare ad Angopi - in virtù degli impulsi da essa impressi a livello Ue - la segreteria dell'EBA.
**Statuto**, ovviamente dell'Angopi, per valutare l'eventuale composizione di nuovi assetti.
**Fusione**, tra Gruppi ormeggiatori e barcaioli per porre a frutto un più vasto "insieme di abilità, idee, esperienze e di risorse differenti".
**Formazione**, tema di importanza prioritaria.
**Tariffe**, argomento di accurata attenzione, dettata anche dalle esigenze portuali e armatoriali.
Da ultimi, i **Saluti** ai colleghi scesi in quiescenza, Sebastiano Cappuccio di Siracusa e Saro Albergo della Spezia; ma anche del genovese Marco Mandirola che certamente non si allontanerà da Angopi, ma continuerà la sua preziosa opera, quale presidente di IBLA, ma anche 'pescando' nel pozzo d'esperienza EBA di cui è stato presidente per una lunga pluralità di anni.
E infine, le **Conclusioni,** sorta di riflessione intima del Presidente sulla scia del pensiero di Goethe: 'Pensare è facile. Agire è difficile. Agire seguendo il proprio pensiero è la cosa più difficile del mondo'. E un messaggio per il 2012, che facendosi beffe sulla millenaria profezia sulla fine del mondo, pare volersi riscattare dalle negatività proponendosi come l'anno della trentesima edizione dei Giochi olimpici, dell'Energia sostenibile decretato dall'ONU nonché l'Anno Internazionale della Cooperazione, per sottolineare il ruolo delle cooperative sul versante dello sviluppo socio-economico per la riduzione della povertà e per il pieno sostegno all'occupazione.
Ora, però, è tempo di entrare più addentro ai capitoli sopra elencati, che caratterizzano la relazione d'apertura del presidente Guidi. Così introdotta.
Cari colleghi e amici, è con vivo piacere che vi do il benvenuto all'Assemblea Generale Angopi di fine anno 2011, lavori che si svolgono esattamente sei mesi dopo la nostra iniziativa di Trieste e a poco più di due mesi dalle giornate seminariali del 10/11 ottobre. Dopo tali importanti appuntamenti è questa un'ulteriore occasione di confronto a tutto tondo. Io cercherò di affrontarlo nella maniera più schematica possibile, tenuto conto però dei profondi mutamenti che nel frattempo sono intervenuti, e in ogni modo dando per acquisito l'insieme degli atti e del dibattito scaturito negli accennati appuntamenti, parte dei quali sono pubblicati sul nostro periodico "Porti e servizi tecnico-nautici".





INTERVENTO DEL PRESIDENTE DEL'ANGOPI CESARE GUIDI

# Se il vento non è di poppa

## LA MEGACRISI

Mi sembra non solo utile ma importante, in un consesso che ha carattere nazionale, analizzare il momento che stiamo attraversando segnato da questa megacrisi e dalle sue turbolenze che stanno imperversando su tutto l'Occidente, nel timido tentativo, anche da parte nostra, di capire dove la società di oggi ha sbagliato, e perché si è arrivati a questo punto. Si aggiunga poi, che in questo nostro tempo viviamo in un Paese per certi aspetti sfigurato e sconvolto nelle elementari regole di convivenza, spolpato nelle residue energie, umiliato da tutta una serie di scandali non episodici, compreso il grave livello di evasione e soprattutto di corruzione. Elemento, quest'ultimo sempre presente nelle nostre frontiere contemporanee, a tutti i livelli, che non fa altro che aggravare qualsiasi tipo di situazione e dove ahimè Transparency International ci colloca nella hit parade dei Paesi più corrotti al mondo.

Nonostante queste iniziali considerazioni Guidi fa comunque una rapida premessa. Cioè, che anche per queste legittime motivazioni, da più parti si nota sempre più un certo disinteresse nei confronti della politica. L'astensionismo ne è una testimonianza tangibile. È sempre più consueta la frase "della politica non me ne importa nulla".

## L'ANEDDOTO DI CALAMANDREI

E al riguardo cita l'aneddoto - che amava raccontare Piero Calamandrei - di due amici emigranti, imbarcati su una vecchia nave a vapore per traversare l'oceano. Su quelle vecchie carrette, d'inizio secolo scorso, gli spazi non erano per nulla comodi. Infatti, uno di loro dormiva in stiva e l'altro in coperta. A un certo momento s'imbattono in una tremenda tempesta: vento furibondo e onde altissime. Quello che stava sul ponte preoccupato e impaurito chiede al nostromo di bordo: "Ma siamo in pericolo?". E il nostromo: "Certo se continua così, per questa caretta non c'è scampo". Allora di corsa scende in stiva e rivolgendosi al compagno gli dice: "Se continua questo mare, la nave rischia di affondare!". E quello gli risponde: "Che me ne

importa, non è mica mia la nave!". Ecco, questi possono essere gli effetti del disinteresse alla politica.
Ma dove abbiamo sbagliato e come mai si è giunti a tutto questo?, si chiede il Presidente. L'idea forte, la catena culturale, che ha pervaso l'intera società mondiale in questi ultimi trent'anni e che ha affascinato e coinvolto un po' tutti i governi, indipendentemente dalla loro collocazione politica, la si può definire ne "il pensiero unico del mercato" nella sua efficienza caratterizzata dal tipico menu: privatizzazione (dei servizi pubblici e dei beni comuni), deregulation (dei mercati con aperture alla speculazione) sostanziosi tagli alla spesa sociale (e quindi ai bisogni della gente compresa la flessibilità e precarizzazione della forza lavoro).
Cosicché, l'eccellenza di questo pensiero liberista, trova spazio nella famosa battuta: «Quanti economisti della Scuola di Chicago[1*] occorrono per cambiare una lampadina?» «Nessuno. Se fosse stato necessario cambiare la lampadina, il mercato l'avrebbe già fatto». Scuola di pensiero che trova altresì una forte conferma nel famoso messaggio reganiano: "Lo Stato non è la soluzione dei problemi, lo Stato è il problema". Magari poi ci accorgiamo troppo tardi che le bolle non si gonfiano a forza di regole e di norme, ma solo grazie alla loro assenza ovvero quando sono disattese. Quindi, è di fronte a regole eluse, indebolite, rovesciate, ingannate – in particolare dalle lobby della finanza e della grande industria – che diventa reale e prende corpo la deriva plutocratica che attraverso la deregulation, di fatto, crea immense concentrazioni di potere (i veri monopoli) nei campi dell'energia, dei media, dei prodotti farmaceutici, del commercio al dettaglio, del trasporto.
E pensare - si rammarica - che qui dai noi, quest'estate, si discuteva sull'affrancamento dell'impresa dalla subordinazione della sua libertà all'utilità sociale (art. 41 della Costituzione), dimenticando che in questi decenni le liberalizzazioni (sulle quali in seguito tornerà) non hanno portato a crescita e occupazione, ma solo a disuguaglianze e precarietà, compreso l'effetto - che io considero il più grave - che vede scemare quel valore universale della solidarietà, – frantumata di fronte alla corruzione, alle ingiustizie, all'individualismo – solidarietà e mutuo soccorso come elementi indispensabili per il progresso e la stessa sopravvivenza del genere umano.
Guidi constata poi che raffinati intellettuali guidati dall'ideologia neo-liberista – dando impulso a quella che è diventata nota come "la società dei proprietari" – attraverso un grosso lavoro politico e ideologico, hanno portato i governi ad accettare, come dato incontrovertibile, il dogma che il mercato sia il "miglior giudice" e quindi per questo inducendoli a liberalizzare, a espandere la concorrenza in tutti i gangli della società, per rendere le nostre vite più dinamiche e creando, in questo modo, maggiori opportunità di successo alla portata di tutti. Ovvero Il dogma del mercato, visto come un'opera d'arte così affascinante da far pensare al celebre dipinto di Apelle, che aveva riprodotto un grappolo d'uva talmente realistico che i corvi accorrevano a beccarlo. d'arte così affascinante da far pensare al celebre dipinto di Apelle[2*], che aveva riprodotto un grappolo d'uva talmente realistico che i corvi accorrevano a beccarlo. Oppure è vero il contrario?

## I 'GUERRIERI' DEL LIBERISMO

Si chiede pertanto. E visto che siamo esseri razionali, a proposito dei "guerrieri del liberismo", mi appare giusto, almeno dubitare, che molti di loro siano effettivamente guidati da quell'ideologia e quella fede che ripone nel libero mercato il vero strumento per favorire il progresso dell'intera umanità. Trova quindi legittimo almeno il dubbio che le idee e le teorie dei "fondamentalisti del libero mercato" non siano altro che un'elaborata

**[1*] Con l'espressione "Scuola di Chicago" si definisce una scuola di pensiero, elaborata da alcuni professori dell'Università di Chicago, che promuove riforme in senso liberale e liberista dell'economia. I maggiori esponenti di tale scuola furono i premi Nobel Milton Friedman e George Stigler. Gli insegnamenti della scuola di Chicago sono anche chiamati neoliberisti. Essi influenzarono e caratterizzarono le politiche economiche dei governi statunitensi del presidente Ronald Reagan e del governo inglese del primo ministro Margaret Thatcher.**

**[2*] Apelle di Coo (Colofone o Coo?, ca. 375-370 a.C. – Coo, fine IV secolo a.C.) fu un celebre pittore della Grecia antica. Plinio il vecchio, al quale dobbiamo molta della nostra conoscenza di questo artista (Naturalis historia, XXXV, 79-97) lo ha valutato superiore agli artisti precedenti e successivi.**

giustificazione per permettergli di agire con il precipuo scopo di realizzare profitti e ricchezze per se stessi e per la loro stretta cerchia. Certo, invocando nel contempo la realizzazione di obiettivi ammantati da nobili motivazioni altruistiche nella ricerca di un benessere diffuso, magari indirizzando parte dei profitti con donazioni alle università, alla ricerca medica, alle tecnologie verdi. Ma in realtà quello che emerge è l'operazione ideologica che punta a perseverare in politiche che oltre ad essere state la causa stessa della crisi globale, hanno l'unico scopo di riaffermare il primato del mercato sui beni comuni e sui diritti sociali e del lavoro.

Al riguardo fa rilevare che Maynard Keynes[3*] sosteneva: "Il capitalismo è la strabiliante convinzione che gli uomini perfidi commettono le azioni più perfide per il massimo bene di tutti." (e gli sovviene quella massima classica che recita: "Guardati dai greci anche se portano doni".)

Poi precisa: Sia chiaro che non sono per un mondo senza mercati, in tutte le civiltà umane esiste l'idea di mercato come luogo dove si confrontano bisogni diversi e nel quale è possibile scambiare beni e servizi con regole, però, valide per tutti. Pensando quindi a quel mercato che ha svolto e svolgerà una funzione insostituibile per la nostra emancipazione, strumento in grado di far esaltare quelle virtù intrinseche nell'essere umano come la capacità di intraprendere, di liberare le risorse e lo slancio nell'inventare, produrre, organizzare. Insomma, quei criteri fondamentali per misurare le qualità e il talento di ogni individuo.

Il problema di oggi – osserva - però è un altro. È la caratteristica che lo scambio è guidato non dai bisogni, ma esclusivamente dal profitto facendo sì che il valore di ogni cosa dal prezzo del cibo ai beni di consumo, venga normalmente falsato. La casa, per esempio. Dalla sua funzione primordiale e insostituibile di alloggio, di focolare, di rifugio si è trasformata in un mero valore patrimoniale. La perpetua sete di espansione del profitto ci ha portati sull'orlo della catastrofe ambientale, mentre ciò che ci serve deve sempre più essere prodotto, in armonia con l'ambiente, nel rispetto dei bisogni, del lavoro, di chi lo produce e tenuto conto delle necessità per le generazioni future.

**QUEL PRISMA DIFETTOSO**

Ma nonostante questo, che a me appare chiarissimo, ancora oggi, sembra che non riusciamo a vedere o a valutare il mondo se non attraverso il prisma difettoso dei "mercati". I ricchi diventano ancora più ricchi e i poveri ancora più poveri sia all'interno dei singoli Paesi sia a livello globale, e questa ricchezza – che si concentra sempre più nelle mani di pochi – viene artatamente glorificata dai media che esaltano gli stili di vita che produce, con la conseguenza che la maggioranza della gente sviluppa aspettative – che vanno ben oltre i propri mezzi finanziari – e che non potranno mai realizzare. Il mantra del consumo – imposto dagli ultimi decenni "compro, dunque esisto" – e il suo sistema di valori – è entrato dentro di noi e si è imposto nelle nostre propensioni e nella nostra volontà, non abbiamo più la forza di reagire.

Guidi si affida poi alla metafora della sindrome di Anton[4*] che lo aiuta a intendere perché siamo un po' tutti prigionieri di questo modello, presi dalle scene mirabolanti di un mondo perfetto dove viene rappresentata una realtà che oltre ad essere insensata, deforma la maniera di vedere gli altri. E tuttavia, se abbiamo l'accortezza

---

**[3*] John Maynard Keynes, primo Barone Keynes di Tilton (Cambridge, 5 giugno 1883 – Tilton, 21 aprile 1946), è stato un economista britannico, padre della macroeconomia e considerato uno dei più grandi economisti del XX secolo. I suoi contributi alla teoria economica hanno dato origine a quella che è stata definita "rivoluzione keynesiana". In contrasto con la teoria economica neoclassica, ha sostenuto la necessità dell'intervento pubblico nell'economia con misure di politica fiscale e monetaria, qualora una insufficiente domanda aggregata non riesca a garantire la piena occupazione. Le sue idee sono state sviluppate e formalizzate nel dopoguerra dagli economisti della scuola keynesiana. A quest'ultima viene spesso contrapposta la scuola monetarista, che si originò nel dopoguerra dalle teorie di Milton Friedman.**

**[4*] Anton Gabriel. - Neuropsichiatra (Žatec 1858 - Graz 1933). Laureatosi a Praga nel 1882, dal 1887 fu assistente di T.H. Meynert, a Vienna, dove si abilitò in psichiatria e neurologia. Dal 1894 al 1905 professore a Graz. La sindrome di Anton è una condizione medica rara che può insorgere dopo un ictus o una lesione cerebrale traumatica; chi ne viene colpito è cieco, ma fermamente convinto di poter vedere.**

di inforcare un altro tipo di occhiali vedremo che questa sorta di potere finanziario – che distrugge il legame sociale e trasforma il denaro fatto col denaro, nel demiurgo universale cui si lega il destino di ogni individuo – è la conferma della infondatezza che le politiche finalizzate alla massimizzazione del profitto possano indicare il vero sviluppo dell'essere umano. Come non vedere che i nostri sono i tempi della vita precaria, della sopravvivenza difficile, del lavoro introvabile, delle rinnovate forme di esclusione legate alla sterile difesa del particolare, della lotta degli ultimi contro in penultimi…? E ricorda che in Italia, su una popolazione lavorativa di 20 milioni, quasi cinque sono precari con contratti a tempo determinato, senza diritti e senza organizzazioni sindacali ufficiali. La precarietà non richiede ai lavoratori di lavorare tutto il tempo, ma di essere costantemente disponibili a lavorare.
Siamo la prima generazione in Occidente, segnando la fine di un'epoca, una cesura storica, i cui figli sembrano doversi adattare a un tenore di vita inferiore a quello dei genitori e per questo confermando, ma su un piano completamente diverso, l'aforisma di Jean-Jacques Rousseau[5*] quando affermava che "la ricchezza dei poveri è rappresentata dai loro figli; quella dei ricchi dai loro genitori". Questo è lo stato delle cose, ancora oggi. Eppure - chiede e si domanda - c'è qualcuno anche qui tra noi che avverte il dovere di fare un passo indietro? Oppure crediamo e tutti siamo convinti che tocchi solo agli altri fare profondi sacrifici perché anche noi siamo vittime del fascino ammaliatore del denaro a prescindere?
Il presidente di Angopi non è mai stato un partigiano dell'apocalisse; è però interessato, anche perché il suo ruolo lo impone, a cercare di decifrare i sintomi delle malattie del nostro tempo. Questo mi aiuta a fare il punto sul travagliato momento che stiamo passando, dove ogni giorno i mercati operano sotto un cielo diverso comunque plumbeo spesso coperto e carico di nuvole tempestose.
Parliamo di una situazione nota a noi tutti, che ha portato l'Italia a un passo dal baratro, con il rischio di non poter pagare stipendi e pensioni, perché è da quella situazione che occorre partire per declinare l'attuale fase.
Mi è altresì chiaro che il nostro Paese deve sciogliere rapidamente diversi nodi avendo presente che per di più il debito pubblico e la bassa crescita – le debolezze strutturali del sistema-Italia – sono comunque precedenti alla crisi globale.

Ed espone alcuni dati.

- l'Ocse**) ha drasticamente rivisto al ribasso le previsioni per l'Italia. Il Pil nel 2012 è atteso a -0,5% contro il +1,6% prospettato pochi mesi fa;
- la disoccupazione è prevista in aumento all'8,3% nel 2012 – dall'8,1% del 2011 – e all'8,6% nel 2013;
- la % e la crescita dei salari rallenterà (+1,8% nel 2012 dal 2,8% nel 2011 e +1,2% nel 2013);
- la ripresa economica ha perso impulso in Italia e la produzione calerà fino al 2012.

E il declino poi è strutturale; ovvero siamo sempre più poveri.

## LE DEBOLEZZE STRUTTURALI

- In due anni il potere d'acquisto reale di ciascun italiano, secondo l'Istat, è sceso di oltre il 4,5 per cento.
- Siamo i primi in Europa per pressione fiscale sul lavoro (Eurostat) e ai primi posti nella classifica della disuguaglianza interna ai paesi più sviluppati.
- La Banca d'Italia ha recentemente pubblicato la fotografia della ricchezza delle famiglie italiane, da cui emerge che nel pieno della crisi la ricchezza netta complessiva è aumentata in termini reali dell'1,3%, per effetto – si badi bene – soprattutto di un incremento del valore delle attività finanziarie. Quin-

---

**[5*] Jean-Jacques Rousseau (1712 – 1778), scrittore, filosofo e musicista svizzero.**

**[**] OCSE: (Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico) è un'organizzazione internazionale di studi economici per i paesi membri, paesi sviluppati aventi in comune un sistema di governo di tipo democratico ed un'economia di mercato. L'organizzazione svolge prevalentemente un ruolo di assemblea consultiva che consente un'occasione di confronto delle esperienze politiche, per la risoluzione dei problemi comuni, l'identificazione di pratiche commerciali ed il coordinamento delle politiche locali ed internazionali dei paesi membri. L'OCSE conta 34 paesi membri e ha sede a Parigi, nello Château de la Muette.**

di, mentre la finanza è sotto accusa, in effetti si amplifica l'iniqua distribuzione del reddito e della ricchezza.

E ancora,

- Ogni indagine della Banca d'Italia sui bilanci delle famiglie italiane in questi anni rileva che il 10% delle famiglie più agiate possiede quasi il 45% della ricchezza italiana, (Patrimonio immobiliare e finanziario netto. Abitazioni, fabbricati, terreni e poi azioni, partecipazioni, fondi comuni di investimento, monete, obbligazioni private, titoli, depositi bancari e risparmio postale) a fronte del 50% della popolazione (la metà più povera) che ne detiene meno del 10%. In pratica circa 12 milioni di famiglie posseggono mediamente attorno ai 70.000 €.
- Secondo i dati del ministero dell'Economia sulle dichiarazioni fiscali oltre 15 milioni di lavoratori dipendenti guadagnano meno di 1.300 € netti al mese e di questi circa 7 milioni ne guadagnano meno di 1.000.
- il Governatore della Banca d'Italia Ignazio Visco nel suo primo intervento pubblico dopo la nomina ha affermato che "i salari di ingresso nel mercato del lavoro sono oggi in termini reali su livelli pari a quelli di alcuni decenni fa";
- I dati Istat-Inps contano oltre 7 milioni di pensionati (di vecchiaia o anzianità) che guadagnano meno di mille euro netti mensili.
- Infine non va sottaciuto che il sistema fiscale italiano conta su un gettito composto, da un lato, da una forte incidenza delle imposte indirette (45% del totale, di cui l'Iva ne rappresenta il 60%, ossia il 27% del totale delle entrate) e, dall'altro, dalla quota Irpef sul gettito delle imposte dirette che assume un peso particolarmente rilevante (70% delle imposte dirette e 38% del totale delle entrate). Considerando che tale quota per l'87% è formata da reddito da lavoro dipendente e da pensione, ciò crea un'evidente distorsione a svantaggio della redistribuzione del reddito, dell'equità e della stessa crescita.

Va detto che le norme inserite nell'ultima manovra non favoriscono affatto l'abbattimento dei dati che ho appena indicato, manovra, che è bene ricordare, segue quelle di quest'estate: i) la prima quella di luglio, da 45 miliardi che aveva suscitato un giudizio particolarmente severo persino da Famiglia Cristiana; ii) la seconda sollecitata dalla Bce, definita anche dagli stessi esponenti della maggioranza "lacrime e sangue", che portava l'ammontare a circa 60 miliardi visto che la prima è stata considerata insufficiente.

Segnalando che l'ormai famosa lettera – nella quale sono chieste addirittura modifiche alla nostra Costituzione – rilancia, di fatto, politiche dalla forte connotazione liberistica, Guidi si concede un inciso. Tutto questo, e lo dico da europeista convinto, basta leggersi il taglio dell'intervento che ho svolto a La Coruña, si scontra inevitabilmente con quell'Unione Europea intesa come entità politica e culturale posta al controllo democratico dei cittadini, e non come un ambito monetario per il consolidamento dei dogmi liberisti, attraverso le politiche della Bce e della stessa Commissione, finalizzate esclusivamente alla stabilità dei prezzi, all'equilibrio di bilancio e all'incitamento della concorrenza.

## IL NUOVO GOVERNO

Passando al capitolo successivo il presidente Guidi fa presente che esattamente un mese addietro si era insediato il governo Monti. I fatti che hanno determinato il cambiamento sono noti: gli effetti della lunga sottovalutazione della crisi hanno presentato un durissimo conto, quindi la potenza dello spread, i crolli delle borse, la speculazione che in particolare si è accanita sul nostro Paese. Non va neppure dimenticato il deleterio sfilacciamento intervenuto nella maggioranza parlamentare culminato con la sconfitta subita dal passato Governo in occasione del voto sul Rendiconto generale dello Stato. Passaggio fondamentale per l'approvazione della legge di Bilancio e della stessa Finanziaria.

Ora - prosegue - abbiamo un Governo che, seppur di emergenza, sembra stia consentendo all'Italia di tornare sulla scena europea nella posizione che gli spetta. I tre pilastri enunciati della sua azione: rigore, crescita ed equità – quest'ultima da intendere come il giusto equilibrio tra crescita e rigore – sono il riferimento del programma e delle misure da mettere in atto previa approvazione delle Camere dove se ne sta discutendo in questi giorni. Le azioni sono note e sono pesantissime soprattutto laddove limano i già ristretti margini dei bilanci familiari. Riforma del sistema pensionistico, Imu, Iva, tracciabilità dei pagamenti, capitali scudati, accise ai carburanti, tanto per citare tra i più diretti.

Ma cosa manca? Manca l'introduzione dell'imposta patrimoniale, un vero attacco ai privilegi, la riduzione delle spese militari, un chiaro contenimento dei costi della politica. E a questo riguardo ricordare che in Italia, il Paese con il terzo debito pubblico più alto al mondo, si registrano – dai dati pubblicati alcuni mesi fa dal «Wall Street Journal» – gli stipendi dei politici tra i più alti d'Europa. Un esempio su tutti. Un parlamentare italiano nel 2010 guadagnava 11.704 euro al mese contro i 6.350 degli inglesi. La mia non intende essere strumentale retorica e neppure un gratuito attacco alla nostra "classe dirigente". Il valore e il significato della politica l'ho spiegato sopra. Ma credo sia utile, anche al fine della stessa coesione sociale, quando si portano avanti sacrifici di tale portata, che chi ci rappresenta, innanzitutto, dovrebbe dare l'esempio. Anche perché se il Paese è giunto nella situazione nella quale ci troviamo, e ne siamo un po' tutti correi, chi ci ha governato in questi anni non è immune, anzi è il maggior responsabile per i gravi errori commessi.

## LIBERALIZZAZIONI OD OLIGOPOLI PRIVATI?

Ma, ammonisce il leader di Angopi, c'è in particolare un punto della manovra in cui la nostra guardia deve essere ben vigile. Ed è laddove si agisce con forza sul tema delle liberalizzazioni di tutti i servizi e delle professioni. La linea è quella di imporre una griglia di misure volte ad abbassare le soglie di ingresso e ad introdurre maggiore concorrenza. La scuola "bocconiana", le passate esperienze del Presidente Monti e del Sottosegretario Catricalà, non vorrei si traducessero, anche se l'impegno di governo impone attente responsabilità, in scelte supportate da un puro contenuto ideologico. E ricorda che è proprio di questi giorni la pubblicazione realizzata dalla attivissima Cgia di Mestre (Confederazione degli artigiani) dove denuncia che le liberalizzazioni nel nostro Paese, nella stragrande maggioranza dei casi, hanno comportato una vera e propria impennata dei prezzi o delle tariffe in quanto, in molti settori, si è passati a veri e propri oligopoli controllati da privati. E cita alcuni esempi:

- le Rc auto dal 1994 ad oggi sono aumentate del +184,1%, contro un incremento dell'inflazione del +43,3% (quindi 4,3 volte in più rispetto al costo della vita);
- nello stesso periodo i servizi bancari/finanziari (costo dei conti correnti, dei bancomat, commissioni varie) sono aumentati mediamente del +109,2%, (quindi 2,5 volte in più rispetto al costo della vita);
- i trasporti ferroviari hanno registrato un incremento dei prezzi tra il 2000 ed il 2011 del +53,2%, contro un aumento del costo della vita pari al +27,1%;
- per l'energia elettrica la variazione delle tariffe ha subito un aumento del +1,8%, rispetto alla crescita dell'inflazione (che tra il 2007 e il 2011 è stata del +8,4%);

- nei servizi postali l'aumento del costo delle tariffe è stato del +30,6%, pressoché pari all'incremento dell'inflazione avvenuto tra il 1999 ed il 2011 (+30,3%) e anche qui se vogliamo, risparmio non c'è stato.

Nel campo dei servizi telefonici le liberalizzazioni, invece, hanno portato significativi vantaggi economici ai consumatori. Infatti, tra il 1998 ed il 2011 le tariffe sono diminuite del 15,7%, mentre l'inflazione è aumentata del 32,5%. Però, al riguardo voglio segnalare che 1997, anno in cui lo Stato la mise in vendita, Telecom Italia faceva investimenti "industriali" per 5,5 miliardi di euro ed aveva un patrimonio tecnico con una vita utile calcolata dagli amministratori in 11 anni. Dieci anni dopo, gli investimenti erano ridotti a 3,2 miliardi e la vita utile ricalcolata in 19 anni. Nel 1997 l'età media del patrimonio tecnico e delle sue apparecchiature, parliamo di telefonia, aveva un'età media di 7 anni. Dopo 10 anni di gestione privata, l'età era salita a 15 anni. Sono numeri eloquenti. Questo per dire che occorre far sentire la nostra voce nei confronti del Governo e delle forze politiche di prestare e agire con molta attenzione in quei settori e attività economiche che saranno prossimamente interessati da processi di liberalizzazione.

Al riguardo Guidi ritiene che qualche perplessità derivi da tutta una serie di iniziative come quelle portate avanti dal Presidente del porto di Venezia, culminata oltre ai noti ricorsi, nella nota dell'ottobre scorso per oggetto: "liberalizzazioni dei servizi tecnico nautici indirizzata ai presidenti di Confitarma e Confindustria. Né può dimenticare nemmeno l'azione del dottor Fabrizio Palenzona, Vice Presidente di UniCredit, che, oltre ad essere il maggior sponsor del noto modello sulle infrastrutture e sulla logistica per la Piattaforma "Trieste e Monfalcone", il 25 novembre scorso è apparso con un suo articolo sul Sole 24Ore, dove chiede la massima apertura del mercato dei servizi portuali. È chiaro, anche se a noi tali proposte sembrano più che altro sgangherate, nell'attuale situazione e quadro politico, possono avere un certo credito per favorire la via alla privatizzazione anche di quei servizi dalla forte connotazione pubblicistica. Altrettanto preoccupa anche il "Decreto Salva Italia" 201/2011, in merito alle disposizioni per la promozione e la tutela della concorrenza e ai suoi possibili effetti derivanti dall'art. 37 che ha per titolo "liberalizzazione del settore dei trasporti". Non meno significative sullo stesso tema risultano le manovre di quest'estate che in termini di normativa, ai fini della "semplificazione", si proponeva addirittura di abrogare la legge 186/2000. Lo conforta però il fatto che il Forum dei Movimenti per la difesa del risultato dei referendum del 12 e 13 giugno – sull'acqua e sui servizi pubblici locali di rilevanza economica – ha promosso manifestazioni per ribadire il risultato di quel voto, dove 27 milioni di cittadini non hanno detto un semplice no alla "generalizzata privatizzazione", ma hanno inteso considerare tali servizi per il loro valore sociale, per la loro "utilizzazione comune" e non come una insensata occasione per fare cassa schiacciata e prigioniera della distruttiva logica della mera convenienza economica che non tiene conto del nesso dei diritti e dei bisogni fondamentali delle persone.

Sempre nel suo intervento svolto in Spagna Guidi sottolineava che i porti britannici completamente privatizzati – ai quali sono state trasferite tutte le funzioni chiave ossia: la proprietà, le operazioni portuali, l'attività di controllo e regolamentazione creando in questo caso sì! Dei veri e propri monopoli – non hanno affatto incrementato i loro traffici dagli anni ottanta ad oggi nella comparazione con gli altri scali europei. Ed inoltre non risulta che siano porti più sicuri, mentre il sistema lavorativo è caratterizzato da saltuarietà e casualità. Accennavo peraltro che il "modello Singapore", lo scalo elevato a punto di riferimento della portualità mondiale, non è un porto privato ma un porto controllato dallo Stato.

## ATTIVITÀ COMUNITARIA

Nella relazione il capitolo Ue è affrontato con particolare attenzione poiché nel corso del corrente anno l'attività comunitaria è stata sostanzialmente incentrata sul Libro Bianco in materia di trasporti, approvato dalla Commissione europea lo scorso 28 marzo. Il contenuto del documento è stato dettagliatamente illustrato durante i lavori della nostra Assemblea di Trieste, dove sono stati anche evidenziati gli elementi di criticità per la nostra categoria, derivanti dall'intendimento manifestato

dal citato organismo comunitario di liberalizzare l'accesso al mercato dei servizi portuali, in generale, e di quelli tecnico-nautici, in particolare. Mentre gli sviluppi della materia, con specifico riferimento agli interventi dell'ESPO, l'Associazione dei porti comunitari, e del Parlamento Europeo, chiamato a formulare il proprio parere sul Libro Bianco, saranno approfonditi da Alessandro Serra, capogruppo ormeggiatori del porto di Genova, delegato Angopi presso l'European Boatmen's Association nella sua informativa Eba, Guidi vuole ricordare che lo scorso 22 novembre la Commissione Trasporti del Parlamento Europeo ha approvato il testo del previsto parere sopra richiamato.
E lo commenta così. Il fatto che nel parere non ci sia alcun riferimento ai servizi portuali – ogni emendamento ad essi riferito è stato, infatti, respinto dalla Commissione Trasporti – riflette le perplessità dei parlamentari rispetto all'eventualità di una proposta di regolamentazione a livello comunitario della nostra disciplina.
E prosegue precisando che tale orientamento è stato confermato l'altro ieri dalla plenaria del Parlamento europeo; tuttavia la Commissione europea resta libera di presentare una proposta legislativa e, a oggi, questa sembra un'ipotesi molto probabile, viste le dichiarazioni del Commissario europeo ai trasporti Kallas e gli esiti dell'incontro che come Angopi abbiamo avuto con Theologitis, il responsabile della divisione porti della Direzione Generale per la mobilità e i trasporti della Commissione Europea. E ancora. La differente posizione fra Commissione e Parlamento può essere funzionale a contrastare eventuali iniziative della prima, qualora queste confliggano con i nostri interessi, così come è già accaduto con le direttive De Palacio.

## INIZIATIVE ANGOPI SUL FRONTE EUROPEO

L'impegno Angopi sul fronte europeo è notoriamente rilevante. Né poteva essere minore nelle vicende connesse al Libro Bianco. Per cui, con particolare riferimento alla capacità manifestata dalla categoria degli ormeggiatori e dei barcaioli di fare conoscere le proprie posizioni a coloro che poi sono chiamati a decidere, tali impegni meritano alcune riflessioni, puntualmente presenti nella relazione del Presidente Guidi. Che innanzitutto ritiene importante sottolineare il ruolo di capofila assunto dall'Angopi in tutte le iniziative poste in essere in sede comunitaria e la fiducia che le altre Associazioni aderenti all'Eba ripongono in noi.
Nasce infatti dalle iniziative Angopi:

- la lettera inviata dall'Eba al commissario Kallas, che peraltro ha risposto, nella quale sono state evidenziate le criticità per la categoria contenute nel Libro Bianco;
- assieme ai colleghi della KRVE (impresa d'ormeggiatori leader nel porto di Rotterdam), l'incontro con il Presidente dell'ESPO per rappresentare le nostre perplessità circa il ricorso da parte della Commissione Europea a soluzioni "non legislative", ricorso sostenuto dall'Associazione dei Porti europei per rispondere alla peculiarità dei porti comunitari;
- la lettera dell'Eba al Presidente dell'ESPO, nella quale le perplessità sopra richiamate sono state dettagliatamente argomentate;
- con al condivisione dalle Associazioni presenti in Eba, gli emendamenti presentati da alcuni parlamentari europei al richiamato parere sul Libro Bianco, la discussione dei quali ha poi portato ad eliminare dal parere qualsiasi riferimento ai servizi portuali;
- i due recente incontri con Theologitis, responsabile della divisione porti, uno dei quali assieme ad una delegazione di colleghi greci e sui cui contenuti Marco (Mandirola) ci fornirà più puntuali dettagli;
- la posizione dell'ETF (European Transport Federation), che attraverso le Organizzazioni Sindacali italiane porta il sindacato europeo ad un'analisi molto critica in tema di liberalizzazioni per i servizi tecnico nautici (vedi oltre il testo dell'analisi).

In altri termini, mi pare che siamo riusciti a porre in essere concrete iniziative a difesa degli interessi della categoria, la cui efficacia è anche in parte dovuta al con-

tributo offertoci dall'ufficio di Bruxelles della Confcommercio, con il quale nel corso del corrente anno è stato istaurato un rapporto di fattiva collaborazione.
Senza dubbio le iniziative dell'Angopi hanno messo in evidenza la necessità di dare all'Eba un nuovo impulso condiviso da diversi associati e da tale esigenza è scaturita la costituzione di una "task force" che vede la partecipazione dell'Italia, dell'Olanda, della Germania, della Spagna e del Belgio, chiamata ad occuparsi in modo specifico delle vicende connesse al Libro Bianco. Di più. Il peso ormai preminente della normativa comunitaria rispetto a quella nazionale su molte materie di nostro interesse comporta la necessità di assicurare un'adeguata rappresentanza della categoria in sede europea. E seppure, nonostante l'attuale assetto, abbiamo promosso le accennate iniziative, credo sia opportuno, in modo condiviso con le altre Associazioni, proporre alla prima scadenza di assegnare all'Angopi l'attività di segreteria dell'Eba e in questo senso occorre operare se si vuole salvaguardare, come ritengo sia giusto fare, il ruolo della stessa Eba.

## STATUTO

Scaldato, per così dire, a puntino l'ambiente, Cesare Guidi si addentra su un tema assai delicato della sua relazione presidenziale, quale è lo Statuto Angopi. Con ciò premettendo: Probabilmente l'Associazione per difendere e costruire le prerogative della categoria si trova di fronte a una scelta: o mettiamo in atto nel breve medio termine dei cambiamenti anche radicali, o la nostra intera azione rischia di diventare obsoleta. Mi pare sia, in questi ultimi anni, già la quarta volta che mettiamo in atto l'aggiornamento dello Statuto e al riguardo inviterei tutti a considerare che, previa discussione e confronto, non si danno regole per l'eternità. Lo Statuto, infatti, non è una nave che una volta inserito il pilota automatico va avanti da sé. Lo Statuto e il Regolamento sono una raccolta di articoli funzionali alla nostra vita comune, alla nostra vita associativa che devono interpretare le dinamiche del momento e quindi non possiamo lasciarli ammuffire nel tempo perché in questo caso, non avrebbero effetti. Ed inoltre se vogliamo che lo Statuto ed il Regolamento assumano sempre un maggior significato bisogna metterci dentro l'impegno, la volontà di crescere nonché la consapevolezza che per raggiungere importanti traguardi ci aspetta sempre un lungo e faticoso cammino. Esorta quindi a sfruttare questa occasione, per inaugurare una nuova epoca, per cercare di donare all'Associazione del futuro e all'intera categoria una vita ancora più piena e se possibile più rappresentativa. In altre parole il Presidente si chiede se nel campo delle attività complementari svolte dalla categoria si debba comprendere in che modo reagire alle sollecitazioni esterne e cominciare a ragionare se sono maturi i tempi per individuare nuovi percorsi verso i quali indirizzarci. Ovvero interrogarsi se si debba pensare alla composizione di nuovi assetti per poter ampliare la gamma di servizi finora offerti.

Questo, senza che gli sfugga che i temi riguardanti la sicurezza della navigazione e dell'approdo, la security, la salvaguardia delle strutture portuali e la stessa tutela ambientale devono continuare ad essere tenuti in debito conto. Perciò dico che sarebbe un grande errore affrontare nuove e difficili prove a testa china. Ma è necessario partire rendendosi conto della graduale obsolescenza del modello portato avanti fino ad oggi. Infatti, dal lato delle istituzioni italiane ed europee, abbiamo gli "esperti tecnocrati" che "parlando di noi, ma non con noi", vogliono aprire il mercato nel settore dei servizi portuali. Allora se permettete, vorrei sbagliare e imparare dai miei errori, invece di patire le conseguenze degli errori altrui. E, a proposito di errori, ma stavolta generalmente imputabili alla categoria nel suo complesso, dallo stesso Presidente riscontrati dal suo peregrinare nei Gruppi di tutta Italia, c'è quello dell'egocentrismo di Gruppo, mentre ognuno ha la stessa dignità umana e inseguono tutti lo stesso destino migliore. Questo per dire che dobbiamo sempre più liberarci di questo insopportabile egocentrismo e renderci conto che, come mai prima d'ora, indistintamente, dipendiamo gli uni dagli altri. Occorre quindi a mio giudizio acquisire la consapevolezza del problema attraverso un ragionamento di natura epocale facendolo maturare al nostro interno senza preconcetti e sapendo fin da ora che saranno tante le cose sulle quali dovremmo ragionare. E poiché le

**QUEGLI ASSURDI EGOCENTRISMI**

decisioni prese oggi, avranno ripercussioni sul futuro, per poter avanzare dobbiamo muoverci come un esercito addestrato e disciplinato, disposto a sacrificarsi per il bene comune perché senza tale azione non c'è progresso e non c'è guida che riesca a darci queste garanzie. Per queste ragioni occorre prefigurarsi un progetto di lunga lena, portato avanti con pazienza, avendo presente che non è sufficiente limitarsi a conoscenze circoscritte ma pretendere conoscenze che assurgano ad un livello di sintesi generale.

Nella sua relazione Guidi non nasconde, ma espone con chiara evidenza, la possibilità di incontrare resistenze o incappare in errori. Come insegna l'esperienza, non c'è garanzia che le prime idee siano necessariamente le più ragionevoli: queste, per diventare efficaci, devono essere esposte a un minimo di evidenza empirica. Tuttavia a tali possibili evenienze contrappone le positive esperienze che – uscendo dalla nostra tradizionale attività istituzionale senza però mutare la nostra caratteristica – gli ormeggiatori e barcaioli dei Gruppi italiani hanno fatte e ne stanno facendo. La cosa che si fa strada in Angopi non è quindi quella di uscire dalla nostra attività istituzionale, ma è dettata soprattutto dall'insorgere dell'improcrastinabile esigenza di pensare ad un futuro nel quale tante cose possono non reggere, e stare chiusi nel nostro guscio potrebbe essere deleterio, esiziale. Ribadisce comunque che prima di decidere occorre capire quali sono le conseguenze di tutto questo, sapendo che il vento non spira sempre nella stessa direzione e tante volte non è di poppa. Se cambiamo, quindi, lo faremo certamente per rafforzarci senza mettere a rischio quello che abbiamo in funzione di ipotetiche aspettative. E quindi se decidiamo di fare questi passi dobbiamo avere il quadro assolutamente chiaro per evitare di trovarci come un ammalato grave in una corsia d'ospedale "appeso" alla bombola dell'ossigeno.

Guidi poi rende noto all'assemblea che al Consiglio di presidenza si sono pensate, in via molto schematica da raggiungere per gradi, alcune delle cose che, a legislazione invariata, è possibile fare per prepararsi. In particolare:

- trasformazione dell'Angopi in un qualcosa di diverso
- macro aggregazione dei Gruppi in cooperative di cooperative
- associazioni di cooperative con la possibilità di fare solidarietà, mobilità di personale…
- una grande cooperativa e quindi tariffe, mobilità, solidarietà…
- la creazione di entità parallele ai Gruppi che comincino ad assaggiare il mercato, ed altro…

Quanto sopra essendo chiaro che non possiamo "mollare gli ormeggi" senza avere chiari i presupposti per poter fare bene. Dobbiamo imparare muoverci in un quadro molto più ampio rispetto all'attuale ambito di competenze, in un orizzonte che segna mutamenti sempre più accelerati della struttura e del comparto delle attività marittimo-portuali. E sottolinea che la categoria non parte affatto da zero, ma da livelli di eccellenza. Ossia: un contratto di lavoro unico nella sua specie, la forza dell'autogestione, una capacità organizzativa di non facile emulazione, competenze, esperienze, radicamento storico, qualificazioni sempre più elevate ed acquisite attraverso corsi di formazione permanente. Qualificazione peraltro, che vogliamo intendere come un requisito – previsto per legge – atto ad assicurare che nel nostro settore lavorino solo figure professionali competenti, evitando il rischio molto pericoloso della concorrenza effettuata sulla scarsa o inesistente preparazione.

Su tutto questo ragionamento Guidi fa emergere il valore non surrogabile dell'unitarietà nell'approccio e nelle scelte che questo passaggio comporterà. Va infatti, tenuto conto che il valore del risultato quindi dipende molto da noi, dal nostro gruppo dirigente, dalla nostra coesione e dalla nostra capacità di aggiornare con attenta ponderazione le vecchie analisi. E non a caso termina il passaggio sulla modifica dello Statuto, ma che implica strategie di grande respiro, confessando la sua amarezza per l'indifferenza di qualcuno verso la vita associativa, che per fortuna non alberga in questo uditorio, dove osservo e percepisco un interesse fervido e consapevole.

Per cui così ammonisce: Colleghi è arrivato il tempo di aggiornare le illusioni, perché non è cercando individualmente o solo nell'ambito del proprio Gruppo che riusciremo a realizzare il vero progresso: esso potrà scaturire soltanto dall'impegno portato avanti insieme e dalla partecipazione a quella politica democratica che ci aiuterà a dare il giusto valore al nostro comune futuro.

E conclude chiedendosi: Ma ancora per caso c'è qualcuno che non ha afferrato che

nulla è garantito e che la strada si percorre a fatica e solo camminando? E qualche volta per raggiungere la meta occorre pure tornare indietro? E allora come non capire che tutto il lavoro che stiamo portando avanti, cerca di controbilanciare, nel limite delle nostre possibilità, gli esiti di questo impressionante più che mutamento direi sconvolgimento, delle cose che avvengono nel mondo e nel nostro settore? Ribadendo, infine, che quello sul quale siamo fortemente impegnati non è un lontano ideale fumoso, ma vuole tradursi nella concretezza di scelte e obiettivi praticabili come può essere il prezioso sviluppo professionale, politico, sociale e financo il patrimonio culturale che vogliamo offrire soprattutto alle future generazioni.

## FUSIONE

Un altro aspetto che vorrei affrontare è quello delle fusioni tra Gruppi. E tale capitolo lo si riporta integralmente, per non correre il rischio che l'intervento redazionale sintetizzi impropriamente il ragionamento di Cesare Guidi. Dunque.

Dice Spinoza[6*]: «Se due uomini si accordano e uniscono le loro forze insieme sono più potenti e, di conseguenza, insieme hanno un diritto sulla natura maggiore di ciascuno preso singolarmente; e tanto più numerosi saranno a unirsi in tal modo, maggiore sarà il diritto che avranno tutti insieme.» Mi pare che questa citazione soprattutto nel nostro caso sia razionale e incontestabile. Infatti nulla è possibile se si rimane isolati, mentre è solo con l'unità che si rendono efficaci e si moltiplicano gli effetti della cooperazione e delle risorse comuni. Lasciatemi allora affermare che non essendo nulla immutabile, a realtà come le nostre corre l'obbligo di essere proattivi, quindi costitutivamente aperti a processi di cambiamento.

Non c'è alcun automatismo che garantisca il progresso, non è scritto da nessuna parte che facendo questa scelte il domani sarà meglio di oggi. Il riconoscimento di questa contingenza non deve però indurci a farci dimenticare che abbiamo la possibilità di cambiare le cose, di migliorare i Gruppi in cui viviamo, e insieme a quest'ultimi, noi stessi. Ogni Gruppo anche in relazione alla sua, in alcuni casi più che centenaria tradizione, ha uno specifico modo di essere, dove sono state affrontate più che altrove, le intervenute disposizioni normative compresa la trasformazione di antiche prassi consolidate. Sorge quindi legittima la preoccupazione del conflitto nell'unirmi in un corpo estraneo che potrebbe scardinare la complementarietà.

Ma la disputa è ovunque. Anche nella famiglia ci sono sempre conflitti. Questo non è un male; è un fatto naturale. Si tratta di capire come gestirli, valutando la singola questione inserendola nel complesso d'una coscienza collettiva, affrontando i problemi pratici indirizzandoli verso modalità collaborative, dispiegate sui molteplici livelli e funzioni che caratterizzano la vita del Gruppo. In fondo che cos'è il Gruppo? Il Gruppo è la voce collettiva dei soci che lo compongono. Non è affatto una formazione spontanea o naturale, ma è un organismo costituito dal Comandante del porto, all'interno del quale sono definite regole rappresentative che traducono la pluralità e l'eterogeneità dei singoli in un'unità tramite l'identificazione del Consiglio e soprattutto del capo Gruppo.

Non v'è il minimo dubbio che la fusione deve essere comunque un percorso "a maglie larghe" in grado effettuare il cambiamento senza stravolgere le peculiarità di ciascun Gruppo. Dove l'obiettivo non può essere l'immediato guadagno, ma una profonda riflessione sul rapporto fra "compiti, meriti e bisogni" senza rinunciare a elementi di solidarietà anche alla luce degli sviluppi in atto nel nostro settore tenuto conto delle proposte che si ispirano al vangelo liberista. Sarebbe allora forse più opportuno intendere la fusione attraverso parole di Thomas Jefferson[7*], scimmiottate in mille modi, ma che

*FUSIONE A MAGLIE LARGHE*

---

**[6*] Baruch Spinoza: Amsterdam, (24 novembre 1632 – L'Aia, 21 febbraio 1677) è stato un filosofo olandese, ritenuto uno dei maggiori esponenti del razionalismo del XVII secolo, antesignano dell'Illuminismo e della moderna esegesi biblica. (In una libera Repubblica é lecito a chiunque di pensare quello che vuole e di dire ciò che pensa.)**

**[7*] Thomas Jefferson (Shadwell, 13 aprile 1743 – Charlottesville, 4 luglio 1826) è stato un politico, scienziato e architetto statunitense. È stato il 3º presidente degli Stati Uniti d'America ed è inoltre considerato uno dei padri fondatori della nazione.**

in buona sostanza recitano: «Chi riceve un'idea da me ricava una conoscenza senza diminuire la mia, come chi accende la sua candela con la mia riceve luce senza lasciarmi al buio». Il cambiamento che quindi caldeggio non è solamente una riorganizzazione per favorire economie di scala, sinergie, la promessa di far quadrare il bilancio, ma perché sono convinto che la nostra attività praticata singolarmente, non offra particolare garanzie di successi futuri, invece unendo più forze accendiamo un'altra candela e facciamo più luce nel senso che possiamo contare su un più vasto insieme di abilità, idee, esperienze e di risorse differenti.

## FORMAZIONE

Argomento affrontato più volte, quello della formazione, al quale l'Angopi dà un'importanza prioritaria, visto che un certo lavoro è stato svolto ancora il giorno precedente l'assemblea nel corso del coordinamento dei tutor, di cui Giorgio Pilara, capogruppo ormeggiatori e barcaioli di Civitavecchia, è loro rappresentante. Al riguardo voglio solo segnalarvi come la formazione rappresenti, oggi più ieri, un momento fondamentale di qualificazione a prescindere dal livello di istruzione. Infatti, in molti casi mi sento ripetere: ma, io sono un Capitano di lungo corso, che bisogno ho di qualificarmi ulteriormente? Nessun titolo di per sé dà la patente per essere un qualificato ormeggiatore/barcaiolo, e seppur è indubbio che la quota di attività manuale è diminuita rispetto al passato, nella nostra attività resta in ogni modo il valore della formazione "sul campo" e l'abilità nell'uso di mezzi acquisito solo nella realtà pratica e nel radicamento del proprio porto. È quindi all'esperienza che si guarda più che al titolo di studio. Perciò sgombriamo il campo da queste imperfette considerazioni.

Ma non solo! Emerge che il livello di specializzazione e di competenza tecnica richiesto in funzione dell'attività istituzionale e degli importanti obblighi che dobbiamo assolvere in porto e nella rada, è notevolmente cresciuto. Come dicevo l'innovazione tecnologica ha modificato qualità ed intensità del lavoro, ma non ha eliminato l'esigenza di figure specializzate con un valido patrimonio di conoscenze, di competenze e di capacità organizzativa. Il nostro stesso contratto di categoria prevede che prima di essere avviato al servizio, ad di là del titolo in suo possesso, il nuovo assunto deve ricevere una formazione di base, in funzione delle caratteristiche del porto in cui dovrà operare e soprattutto in materia di sicurezza e tutela ambientale.

E inoltre. In materia di formazione nel nostro Contratto abbiamo affermato l'idea che siamo in grado di pensare a noi stessi e che siamo pronti a farci carico del problema invece di delegarlo ad altri. Abbiamo quindi individuato, insieme alla Thesi, un percorso come espressione di quell'immenso potenziale di capacità, specializzazioni, bisogni, idee, acquisiti anche attraverso flussi di informazioni, pratiche e passioni, che abbiamo messo a fattor comune nelle commissioni di lavoro. Come non capire che c'è sempre più bisogno di una categoria forte e strutturata, capace di rinnovarsi. Dobbiamo studiare di più. C'è la necessità di essere sempre più colti e per questo, essendo il nostro un servizio per sua natura variabile, con spirito di cooperazione, sfruttare il tempo di attesa trascorso in sede con qualche chiacchiera e lamentela in meno e un maggior utilizzo del computer per aggiornarci. Pertanto. Credo che questa strategia diventi un valido valore aggiunto, una combinazione "vincente" (efficiente e conveniente che includa anche la certificazione stessa dell'attività formativa) nell'ottica di una politica attiva, di crescita professionale delle nostre risorse umane, crescita professionale dove l'unico modo per imparare è fare.

***STRATEGIE VINCENTI***

## TARIFFE

Altro argomento delicato riguarda le tariffe. Che il presidente Guidi affronta sia partendo dal ricorso proposto dall'Autorità portuale di Venezia al TAR Veneto sia dalle questioni interne ai Gruppi di costi, organico, organizzazione del lavoro, gestione e dotazione dei

mezzi, motivi per i quali l'attenzione della categoria dovrà essere ulteriormente accurata. Ciò premesso è chiaro che le tariffe dovranno continuare ad avere un ruolo e dovranno presumibilmente essere sempre più adeguate per pagare il lavoro, gli investimenti, la formazione... Possiamo dire che l'attuale struttura tariffaria e la sua dinamica nel tempo, con tutti gli appropriati incentivi al miglioramento della qualità del servizio e alla riduzione dei costi (e questo dato gioca anche a nostra tutela non solo a favore degli utenti) sembra stiano dando i suoi frutti. Ma tariffe competitive ed eccellenza della qualità dei servizi erogati da soli possono non essere però sufficienti nella competizione tra i porti. La scelta del porto, infatti, tiene conto di un percorso logistico integrato efficiente, composto da una pluralità di spostamenti per terra che a volte terminano lontano dal porto. Il vantaggio competitivo, quindi, si gioca anche sul valore medio dei risparmi di tempo e di costo che il percorso nel suo insieme riesce a realizzare. Al riguardo l'Osservatorio nazionale sul trasporto merci e la logistica ISFORT in una sua recente pubblicazione afferma che: "il costo stradale di un container è di circa 1,40 €/km" (calcoli fatti prima delle manovre finanziarie) per cui "in un mercato in cui i margini di guadagno su ogni singolo container trasportato, si aggira intorno a poche centinaia di euro, la differenza anche solo di 100 km può rappresentare un vantaggio economico non di secondo piano nella valutazione dell'efficienza del percorso logistico integrato. Questo anche per dire che siamo a livelli dove si spacca il centesimo.

## LA STAGIONE DELLE CAUTELE

Poi, esaminando la situazione della categoria, sulla scorta dei dati di ritorno dei Gruppi sull'andamento dei traffici e del fatturato per il 1° semestre 2011, Guidi desume che nonostante la crisi, anche per l'intervenuta variazione tariffaria di inizio anno, complessivamente il risultato sembra apprezzabile. Infatti, se escludiamo il servizio di battellaggio, e alcune realtà, registriamo una sostanziale tenuta in termini di traffici e di fatturato. Questo lo dico anche perché, approssimandosi i tempi dell'istruttoria tariffaria, dobbiamo avere presente che l'armamento, oltre a scontrarsi con il forte ribasso dei noli, deve misurarsi con alcuni provvedimenti come maggiori trattenute IRPEF, ovvero il credito d'imposta, che viene ridotto del 5% nel 2012 e 20% nel 2013; i benefici sulla "Tonnage Tax" dimezzati del 50% nel 2012 e totalmente azzerati per il 2013; inoltre sul cosiddetto "Decreto Sviluppo" è previsto un alleggerimento a carico dello Stato degli oneri sociali del 40% nel 2012 ed di ulteriore 30% nel 2013. Considerata la gravità della situazione, le segreterie nazionali marittimi Filt Cgil – Fit Cisl e Uiltrasporti hanno deciso, ovviamente oltre ad impegnarsi per modificare le decisioni già varate, di posticipare il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro del personale marittimo imbarcato. Pertanto, pur non ponendola come esigenza immediata, il Presidente di Angopi ritiene che prima di partire sul tema tariffario, avuto riguardo in ogni modo delle realtà più in sofferenza, si pone l'obbligo di una attenta riflessione su come muoverci.

## SALUTI A SARO E CAPUCCIO

La relazione del Presidente Guidi si avvia al termine. Ma prima di passare alle conclusioni di questa mia relazione intendo, come fatto "irrituale", salutare già in questa parte dei lavori i colleghi Saro e Cappuccio (del terzo pensionato, Marco Mandirola, già si è detto nell'apertura della presente riproposizione giornalistica). Nei loro confronti le parole non possono esprimere quello che vorrei, infatti, non sono capace di rende omaggio, piena stima e gratitudine a colleghi che hanno certamente nobilitato la nostra categoria. Però voglio ricordarvi che mi sorgono alla mente quei concitati momenti di profonda radicalizzazione delle posizioni dove eravamo legittimamente convinti, che il futuro e lo sviluppo della nostra Associazione dovevano necessariamente passare attraverso ben distinti e diversi percorsi. Le cose sono andate nel modo che conosciamo e non sono certamente qui a voler ripercorrere quelle tappe delle feconde divergenze, ma voglio dire nella esaltazione del valore dei rapporti umani, che rimane l'obiettivo prioritario, che la vostra fiducia e diciamo pure fedeltà, è cresciuta con il superamento di ogni scadenza e ad ogni obiettivo rivista ed estesa. Ho sempre presente la fermezza e la coerenza di Saro a seguito del risultato assembleare del novembre 2002, così come ho mol-

to apprezzato l'iniziativa e l'onestà di Cappuccio intervenuto a Roma pochi giorni dopo la mia elezione.
Con voi, colleghi, fin da subito ho iniziato un dialogo che mi ha arricchito professionalmente e umanamente, cogliendo e facendo tesoro dell'incoraggiamento e della fiducia che avete profuso nei confronti del mio impegno senza la quale, assieme a tanti amici e colleghi, non ce l'avrei mai fatta. La memoria di questi anni di vita associativa trascorsa insieme la definisco una raccolta composta da molte pagine, da tanti fatti, da tante storie personali e d'insieme attraverso le quali abbiamo saputo dare le giuste risposte alla sfida dei tempi, interpretando il nuovo che avanzava nella contemperazione dei valori profondi del nostro vivere comune.
Sono davvero grato a Saro e a Cappuccio per quello che mi hanno insegnato e vi sottolineo che la vostra assenza, per il meritato riposo, sarà difficile da sopportare, per me come per molti altri colleghi.

Parafrasando le belle parole di Naomi Klein[8*] "Si dice che per crescere un figlio ci vuole un intero villaggio". Ma analizzando questa lunga lista delle cose che insieme abbiamo portato avanti, mi rendo conto che per la crescita della nostra Associazione c'è voluta un'ampia aggregazione a livello nazionale ed anche europeo, altroché un intero villaggio. Allora, a tutti voi presenti a quest'Assemblea vi dico che in questi anni sono stato davvero fortunato nell'essere attorniato da una stupefacente rete di persone tra le quali Saro e Cappuccio hanno spiccato per il loro impegno, ma soprattutto per la loro lealtà dimostrata nei confronti della Associazione e per il grande amore verso la nostra professione. Persone limpide che ho imparato a considerare con una stima e che niente potrà mai scuotere. Con questo spirito ancora una volta vi ringrazio augurandovi lunga vita e che il vento non vi sia semplicemente favorevole ma che agisca da propellente per realizzare quegli obiettivi che ancora fino ad oggi non avete potuto raggiungere. Grazie amici miei.

***GRAZIE!, AMICI MIEI***

## CONCLUSIONI

Ora è proprio tempo delle conclusioni. Che nella sua prima parte la cronaca cede totalmente al Presidente, per una sorta di pudore ad entrare nel suo rapporto con i suoi colleghi, compagni tanto nei successi quanto nelle vicissitudini di categoria.
E allora.
Termino confessandovi che ho ripensato più volte all'Assemblea di Trieste e alle espressioni di affetto e fiducia di cui mi avete circondato.
Per me è stato meraviglioso percepire quel sentimento di stima nei miei confronti manifestata da tutti voi. Nessuno escluso.
Non potrò mai esservi abbastanza riconoscente e ve ne sono ancora grato. In ogni modo vi confido che quelle espressioni le ho volute interpretare soprattutto come un omaggio rivolto non tanto alla mia persona, ma al rappresentante di una squadra affiatata che ha deciso di iniziare a scrivere lei stessa la propria storia, cercando insistentemente di collocare l'intera categoria nel rango che gli spetta.
Ho ormai una certa età e in questo lungo periodo di vita ho avuto modo di coltivare passioni, sentimenti, vissuto tragiche sofferenze, prove ardue ma soprattutto quel che rileva in questo nostro incontro, ho accumulato tante di quelle esperienze da potermi permettere un certo spirito critico. E al riguardo, con la massima deferenza, voglio confessarvi che vivo un grosso turbamento.
Mi riferisco al fatto che gli uomini sono giudicati più per quello che si attende da loro che per quello che sono, più per quello che faranno che per quello che già hanno fatto e fanno.
Forse anche questo è un segno del nostro tempo.
Per quanto mi riguarda, posso dire che non ho mai limitato la mia azione al prendere, ma soprattutto mi sono impegnato nel dare e in questo mio ruolo ho cercato di osservare in modo assoluto la più scrupolosa obiettiva attenzione, sensibile alle istanze di tutti e tutore dei diritti di ognuno.

---

**[8*] Naomi Klein (Montreal, 5 maggio 1970) è una giornalista, scrittrice e attivista canadese.**

Sappiamo che come esseri umani, non nasciamo dotati di tutte le prerogative e di tutti i poteri per autogovernarci, per costruire valide relazioni, per risolvere i conflitti, ma nel corso della vita crescendo, possiamo acquisire le competenze per fare tutto questo.
Come dire, con razionalità "Dove cresce il problema, emerge anche ciò che lo può risolvere".
Siete chiamati a fare un'importante scelta per la vita e il futuro della nostra Associazione, non so se la vostra attesa sarà soddisfatta.
Sosteneva Goethe: "Pensare è facile. Agire è difficile. Agire seguendo il proprio pensiero è la cosa più difficile del mondo".
Questo per dirvi che davanti c'è ancora un difficile cammino, irto di ostacoli, ma se vogliamo percorrerlo insieme verso libere altezze ci deve essere da parte nostra coerenza fra pensiero e azione e tutto questo richiede impegno e soprattutto passione civile. Abbiamo tempo fino a giugno ma vi esorto fin da ora a riflettere su queste mie considerazioni.

## 2012, L'ANNO DELLA COOPERAZIONE

Fra pochi giorni inizia il 2012 anno in cui una millenaria profezia ha annunciato una radicale trasformazione dell'umanità ovvero la stessa fine del mondo, anche se da curioso astrologo, le stelle dicono ben altro. A tale proposito Guidi annota che l'anno prossimo a Londra si aprirà la XXXª edizione dei giochi olimpici, che l'ONU ha decretato il 2012 l'anno dell'Energia Sostenibile e che soprattutto sempre il 2012 sarà l'Anno Internazionale della Cooperazione, per sottolineare il ruolo delle cooperative sul versante dello sviluppo socio-economico per la riduzione della povertà e per il pieno sostegno all'occupazione. Allora per il 2012, il messaggio che arriva dall'antichità voglio augurarvi e augurarmi che sia la fine di un ciclo negativo e quindi un punto di cambiamento verso qualcosa di meglio. Ma perché questo si realizzi abbiamo bisogno innanzitutto cominciando da noi stessi di ripulirci dalle storture e dagli egoismi senza inseguire le grandi cose ma solo quelle giuste.
Perciò se proprio deve essere qualcosa di particolare il 2012 sarà il principio di un lungo lavoro. L'inizio di un rinnovato impegno che – nonostante l'Ocse, l'Istat, la Banca d'Italia… – sia foriero di importanti sviluppi per il nostro benessere e per la nostra tranquillità. Con questo auspicio ringraziando, ancora una volta voi tutti e i vari collaboratori e colleghi coi quali quotidianamente lavoro gomito a gomito, senza trascurare nessuno, vi auguro a voi tutti e alle vostre famiglie la più serena felicità.





# La tribuna dei coordinatori

Ad aprire il post-relazione della presidenza sono state le informative riguardati i rapporti tra Angopi e la European Boatmen's Association (EBA) e quelli tra Angopi e la International Boatmen-Linesmen's Association (IBLA). La pubblicazione integrale sia dell'intervento di Alessandro Serra, capogruppo degli Antichi ormeggiatori di Genova nonché 1° vicepresidente vicario di Angopi e della stessa delegato all'Eba, sia quello di Marco Mandirola, presidente di Ibla ed ex pluripresidente di Eba, si rimanda alle prossime pagine, mentre qui viene riportato un documento distribuito all'assemblea. Esso riguarda due punti - 111 e 116 - relativi al 'Libro Bianco' della UE, presentati da 'ETF', European Transport Federation, sindacato paneuropeo dei lavoratori dei trasporti, fondato nel 1999, che raggruppa 231 organismi sindacali (tra cui, ovviamente, le sigle italiane) di 41 Paesi in rappresentanza di 2,5 milioni di aderenti.

**POSIZIONE DELL'ETF SUL TRANSPORT WHITE PAPER**
**"ROADMAP TO A SINGLE EUROPEAN TRANSPORT AREA" (COM (2011) 144 FINAL)**
**111. L'accesso del mercato nei porti è indicato come una delle azioni che contribuirebbero a completare la creazione di un unico spazio europeo dei trasporti. Anche se l'idea non è sviluppata nel Libro bianco, è chiaro anche secondo quanto indicato nel documento di lavoro della Commissione (SEC (2011) 391 definitivo), che l'intenzione della Commissione è quella di rilanciare, per la terza volta, l'idea di un'ulteriore liberalizzazione dei servizi tecnici, nautici e di movimentazione delle merci. Una conferma di questa intenzione viene dalla valutazione d'impatto (SEC (2011) 358) che accompagna il Libro bianco, che si riferisce alle due direttive sull'accesso al mercato dei servizi portuali, respinto dal Parlamento europeo, come "tentativi di promuovere il trasporto marittimo". Ancora una volta, l'idea che viene data del settore portuale dell'Unione europea è di un sistema inefficiente governata dai monopoli: l'ETF, ancora una volta, rifiuta questa visione e sollecita la Commissione a tener conto della realtà del settore e non una nozione pre-concepita basata su analisi sbagliate e sull'erroneo presupposto che i porti europei operano in una situazione di monopolio. Come promemoria, molti porti europei operano più efficacemente e ad un costo inferiore rispetto a porti in altre regioni del globo. C'è già un mercato libero per la movimentazione delle merci nei porti europei, come è dimostrato dalla moltitudine di operatori privati – e in particolare gli operatori di rete globale – presenti nei porti**

**dell'UE, che competono tra loro in base ai meccanismi di mercato. Piani per liberalizzare ulteriormente i servizi portuali non hanno nulla a che fare con l'efficienza delle operazioni portuali, ma piuttosto con la necessità di soddisfare le esigenze di alcune delle più potenti lobby del settore marittimo.**
**116. Per quanto riguarda i servizi tecnico-nautici, si deve rilevare che gli argomenti contro la liberalizzazione sono giustificati dal ruolo svolto da tali servizi per garantire la navigazione sicura nei porti e nella natura di servizi di interesse economico generale che alcuni Stati membri gli hanno riconosciuto. Con specifico riferimento a quest'ultimo punto, le scelte fatte in questa direzione da parte dei singoli Stati membri trovano la loro piena giustificazione nel principio di sussidiarietà, che contrasta con l'obiettivo di armonizzazione comunitaria delle norme in materia di accesso al mercato previsto dalla Commissione.**

Sin qui il sindacato europeo ETF. Tornando al clima assembleare è da rimarcare l'interesse con cui sono stati seguiti gli interventi dei responsabili delle varie componenti in seno Angopi, nei propri terreni di competenza. Interesse mantenutosi assai vivo anche nel dibattito conclusivo; ad esempio, quando Alessandro Serra suggeriva di organizzare all'interno dei Gruppi specifici corsi di comunicazione, in modo da affrontare senza alcun fraintendimento le complessità provocate dalla rapida evoluzione dei traffici marittimi e delle loro ricadute nelle strategie aziendali. Ma comunicazione corretta pure al di fuori dalle rispettive sedi di Gruppo, al fine di ancor meglio esporre l'autenticità della categoria al suo esterno, cercando altresì di conoscere e quindi anticipare gli eventi "spingendo lo sguardo fuori dal proprio porto".
Gli interventi che hanno fatto seguito alla relazione del presidente Guidi sono stati di natura 'burocratica' (che hanno raggiunto il loro apice nella parte dedicata alle modifiche allo Statuto Angopi) e di indirizzo tecnico-operativo, presentati dai diversi responsabili. Tra questi ultimi, quello di Giorgio Pilara (capogruppo a Civitavecchia, che loda la prova di maturità della relazione politica del presidente Guidi), di Giovanni Bevilacqua (capogruppo Isole Egadi), di Gianni Puglisi (capogruppo Taranto, che ribadito la necessità di "prepararsi ad uscire dal porto, aprendosi all'esterno") e di altri ancora. Che hanno indotto Salvatore Giorico (capogruppo di Oristano, tra gli astanti) a sottolineare la "gran valenza degli interventi", con un plauso per i "sacrifici volti allo sviluppo della categoria".
Significative sono state le parole di Giovanni Bevilacqua, coordinatore della Commissione tecnica di lavoro 'Sistema gestione integrato Qualità, Ambiente e Sicurezza': ovvero i tre obiettivi sensibili della categoria. Il capogruppo delle Egadi ha affermato, infatti, che l'obiettivo della dirigenza Angopi e dei gruppi di lavoro "è la crescita della nostra categoria che attraverso il 'Sistema Qualità' ogni giorni dimostra un valore aggiunto". Soggiungendo poi: "La compattezza, la formazione, la professionalità, l'affidabilità e la voglia di affrontare qualsiasi sfida a ogni livello ha oggi trasformato la figura degli ormeggiatori italiani da anello debole della catena dei servizi tecnico nautici a un punto di forza che esporta professionalità nel mondo; e questo anche grazie al nostro modello che molti colleghi europei ci invidiano".
Ma Bevilacqua sa che la crisi ha investito anche la categoria degli ormeggiatori e barcaioli. E allora, "per mantenere questo standard, bisogna andare avanti e di volta in volta, elaborare strategie, anticipare mosse, essere reattivi e lungimiranti, come siamo stati fino ad oggi; e non è casuale il ruolo e la presenza di Angopi a iniziative, eventi, congressi e tavole ministeriali. È chiaro che questo risultato si ottiene lavorando seriamente tutti i giorni costruendosi un'immagine di serietà e affidabilità nei rapporti con le istituzioni, dove è determinante essere considerati tali". Pertanto, "la politica, il mobilitarsi e il modo di agire, nella massima trasparenza, dell'Angopi, ha tutelato l'interesse generale della categoria, proiettandoci nei vari uditori per ciò che siamo: una realtà d'eccellenza".


Giovanni Bevilacqua

Terminando la sua relazione (densa ovviamente anche di informazioni e dati tecnici) volta a riassumere il pensiero dell'intera categoria, prima di chiudere il suo discorso Bevilacqua ha voluto ricordare "le famiglie della Liguria, dell'Isola d'Elba e della provincia di Messina, investite nel mese di novembre, da una spaventosa 'bomba d'acqua', che ha spazzato via in pochi minuti persone care, case, negozi, uffici, anni di lavoro e progetti futuri". Rammaricandosi sinceramente che, "purtroppo, quest'anno, sotto l'albero non troveranno alcun regalo, solo il coraggio e la voglia di ricominciare".

# Quelle devastanti 'bombe d'acqua'





25 ottobre 2011 Lunigiana (MS) - Vernazza (5 Terre - SP)





4 novembre 2011 - Genova





7 novembre 2011 - Marina di Campo (Isola d'Elba - LI)





22 novembre 2011 - Barcellona Pozzo di Gotto (ME)

**Ventidue vittime, tra cui diversi bambini, e decine di feriti in meno di un mese, da fine ottobre 2011 a fine novembre. È il doloroso tributo umano che l'Italia ha pagato al maltempo che in quel ristretto lasso di tempo ha devastato una nazione territorialmente fragile e pure non certo incolpevole delle proprie scelleratezze, che la pongono alla mercé delle 'bombe d'acqua' menzionate da Giovanni Bevilacqua nel suo accorato rammarico. 'Bombe' deflagrate con immane potenza che tutto ha travolto in un susseguirsi di tragici eventi:**

**25 ottobre: alluvione in provincia della Spezia e in provincia di Massa Carrara (Lunigiana, Val di Vara, Cinque Terre, Val di Magra). Dodici le vittime a causa delle esondazioni dei fiumi Vara, Taro, Magra e di altri corsi d'acqua minori per piogge intense: 520 mm. in meno di sei ore.**

**04 novembre: alluvione a Genova e provincia. Sei le vittime a causa dell'esondazione/piena dei torrenti e fiumi Bisagno, Fereggiano, Sturla e Scrivia per piogge intense: 500 mm. in cinque ore. Forti mareggiate lungo le coste.**

**07 novembre: nubifragio nell'Isola d'Elba (Marina di Campo). Una vittima a causa dell'esondazione del fosso degli Alzi per piogge intense. Mareggiata lungo le coste.**

**22 novembre: alluvione in provincia di Messina (Barcellona Pozzo di Gotto, Meri, Saponara). Tre vittime a causa di esondazione torrenti, tra cui un fiume tombato) per piogge intense. Forti mareggiate lungo le coste.**

**Questi per citare solo i più eclatanti avvenimenti, seppure contornati in questo meteorologicamente avverso autunno 2011 da non pochi altri tragici accadimenti. Essi pure funestati da gravi offese a uomini, cose e ambienti, a cui la civiltà dovrebbe por freno, impedendo la regressione nella barbarie.**

INTERVENTO DI MARCO MANDIROLA (INTERNATIONAL BOATMEN-LINESMEN'S ASSOCIATION)



# Una pressante vigilanza

Cari colleghi, con questo mio intervento vorrei per portare un piccolo contributo ai lavori assembleari su tematiche emerse anche dalla relazione del presidente Cesare Guidi. Tra parentesi, una buona relazione che ha illustrato, al meglio, la situazione che stiamo vivendo, oggi, in Italia; non solo a livello portuale, realtà che, forse, subisce meno di altri la crisi. Crisi che, in realtà, la stragrande maggioranza dei cittadini vive quotidianamente, dovendo destreggiarsi tra tasse che aumentano, prezzi alle stelle e salari che, da cassaintegrati, toccano gli ottocento euro al mese.

Parlando delle situazioni in ambito comunitario debbo riferire che in merito al 'Libro bianco' il Parlamento europeo ha espresso con una votazione che si è tenuta ieri sera un parziale rigetto del testo della stessa. In particolare ha escluso i servizi portuali dai servizi che dovranno essere sottoposti a disciplina. Per chiarire meglio, nei servizi portuali sono compresi anche i servizi tecnico nautici. Questo ci porta a considerare che il documento ora ritornerà alla Commissione europea, che potrà imboccare due vie: a) accogliere il suggerimento del Parlamento e stralciare dal testo i servizi portuali. b) ignorarlo e procedere per la sua strada.

Qui abbiamo ancora due alternative: se si procede e come si procede. Possono ripresentare una proposta di Direttiva seguendo tutti gli iter previsti, o possono decidere per un documento non legislativo che avrà un cammino molto più agevolato bypassando le aule del Parlamento, ma un minor potere da esercitare sugli Stati membri. Vedremo. Posso, però, promettervi che l'Eba e in particolar modo Alessandro Serra ed io come Angopi non abbandoneremo la presa, continuando a pressare sia i membri della Commissione sia i parlamentari, vigilando su tutti i passaggi che il testo farà.

Una pressante vigilanza per cercare di difendere non i nostri interessi, ma quel lavoro che con tanta pazienza e abilità abbiamo fatto evolvere fino a raggiungere i livelli d'eccellenza che oggi abbiamo in Italia e in Europa. Quest'arte marinaresca italiana che abbiamo ereditato da coloro che ci hanno preceduto sulle banchine oggi è, di fatto, una delle mi-

gliori, ma potrei dire la migliore, non solo in Europa, sia come modello organizzativo che professionale.
Dicevo che il documento votato ieri ritornerà alla Commissione europea dei Trasporti ove sarà gestito dal Capo unità del 'Maritime transport and Port policy; Maritime security', signor Dimitrios Theologitis. È una persona di nazionalità greca, da molti anni a Bruxelles, buon conoscitore delle portualità europee. Molto serio e coscienzioso sul suo lavoro, ma persona con la quale si può, e sui deve, avere un dialogo. Per darvi un'idea del soggetto egli quando assunse la carica di Capo unità del settore portuale fu da me contattato – io ricoprivo allora la carica di presidente dell'Eba -; e in risposta alla mia domanda di un incontro presso il suo ufficio mi rispose che preferiva a venire a visitare un porto per rendersi conto di cosa si stesse parlando. Ammetteva, praticamente, di non conoscerci e di non sapere quali erano le nostre funzioni reali.
Venne a Genova (io che nel frattempo avendo lasciato la carica di presidente dell'Eba avevo invitato il neo eletto Michail Jensen all'incontro) e passò due giorni con noi a vedere gli ormeggi delle navi, la professionalità e apprezzando l'operato. Oggi definirlo un amico credo che sarebbe eccessivo e una mancanza di rispetto verso la sua persona, ma certamente posso dirvi che avremo che fare con un tecnico che sa di cosa stiamo parlando. L'Eba deve prendere un appuntamento con lui: decideremo lunedì prossimo ad Anversa la strategia da adottare. Dovremo continuare su questa rotta perché è lui che, materialmente, scriverà la proposta di Direttiva da presentare al Parlamento; e se il documento avrà un taglio determinato ci sarà più facile difenderlo successivamente.
In merito alle conoscenze da me coltivate nel corso di questi anni in Europa le pongo a disposizione dell'Angopi per la difesa di un bene comune: il nostro posto di lavoro, perché è questo che è minacciato in qualche caso. Conoscenza che ha permesso al presidente Cesare Guidi e a me, con Francesco Schiavon, d'incontrare, a Venezia, il presidente dell'Autorità portuale on. Paolo Costa. Fui da lui fermato nel corso dell'assemblea di Assoporti e tra una battuta e l'altra concordammo d'incontrarci a Venezia per una chiacchierata, al fine di chiarire alcune perplessità sul suo modo di comportarsi verso i servizi tecnico nautici emerse negli ultimi tempi. È stato un incontro - come ha già detto il presidente Guidi – proficuo, durato circa due ore, durante le quali egli ha ascoltato attentamente le nostre perplessità e, credo, abbia tratto conoscenza di alcuni aspetti che ignorava. Non so come procederà e se ci sarà un seguito, ma certamente abbiamo avuto modo di dire, liberamente, la nostra opinione, difendendo la categoria con le armi in nostro possesso.
Ricopro ancora la carica di presidente dell'IBLA e in tale mansione sono stato invitato a Tunisi per un incontro con gli ormeggiatori. Ormeggiatori che stanno lavorando per assemblare le varie società che operano in tutti i porti tunisini in una Associazione. Lavoro non facile perché parliamo di nove società, la maggior parte padronali, che vogliono difendere il territorio di loro pertinenza con le unghie e con i denti. Morale, redigere un Statuto è un'impresa difficile ed hanno chiamato me per fare da paciere al tavolo. Grazie all'aiuto di Chokri Babauche (molti di voi lo ricorderanno: intervenne un anno fa ai nostri lavori in questa sala) e con l'ausilio dello Statuto sia dell'Angopi che dell'Eba abbiamo redatto una bozza che spero venga approvata.
In Tunisia ho trovato una realtà in sofferenza, gli ormeggiatori di Tunisi forse non se la cavano poi male, ma ho notato miseria per le strade, negozi semivuoti di mercanzie, code per il pane. Il conto della rivoluzione si presenta e la risalita sarà dura. Basti pensare che quest'anno hanno avuto oltre il 50% in meno di presenze di turisti, pur abbassando i prezzi degli hotel e dei servizi. I salari medi variano intorno ai 400/500 euro al mese, ma nelle campagne si lavora per cinque euro al giorno per dieci ore. Meditiamo!
La legge, in Tunisia, dice che per operare in un porto devi avere standard professionali, ma da quel che ho compreso, in molte realtà non viene applicata e si reclutano persone a giornata. Nella stessa Tunisi, prima della rivoluzione, un agente marittimo ormeggiava le navi da lui agenziate con personale raccogliticcio. Questo perché era un parente della moglie di Alì, il presidente deposto della Tunisia; e quando il presidente degli ormeggiatori ha protestato è stato minacciato d'arresto da parte dell'Autorità portuale.
Chiudo ringraziandovi per l'attenzione e rivolgendo un grazie di cuore a Giancarlo Piras per la sua presenza ancora una volta in questa sala. Continua a venire Giancarlo perché ci dai lo sprone e la forza di continuare a lottare contro tutto e contro tutti. Dicevamo ieri sera a cena che siamo rimasti tre soggetti - tu, Cesare e io – che formiamo la Vecchia Guardia, ma rileggendo la storia, era quando la battaglia si faceva più dura ed incerta che Napoleone la faceva intervenire. Buon Natale a tutti!




# Lo 'Stato dell'Arte' della questione europea

Più che una relazione, questa è una testimonianza sullo 'stato dell'arte' della situazione europea che da qualche tempo seguo molto da vicino, insieme a Marco Mandirola e a Lorenzo Paolizzi. Due le situazioni che abbiamo seguito e seguiamo con grande attenzione: uno è quello dell'associazionismo all'EBA - European Boatmen's Association - dove registriamo una sempre maggiore condivisione, comprensione e apprezzamento da parte dei colleghi europei, nei confronti del modello italiano del servizio di ormeggio, sia in termini di qualità della prestazione, sia per il grado di contenimento tariffario che riusciamo a conseguire, sia per la valenza pubblicistica del nostro servizio, e la conseguente stretta relazione con la sicurezza della navigazione portuale.
Inoltre vi segnalo soltanto che, all'assemlea annuale che si è tenuta a settembre a La Coruna, ho registrato un fatto che mi ha molto colpito: in Spagna è stata approvata la nuova legge sui porti che i colleghi spagnoli nei mesi precedenti attendevano con qualche apprensione: effettivamente l'impronta liberalizzatrice della nuova norma, è stata temperata da una regolazione che ha tenuto in conto oltrechè safety e securityt, anche i profili professionali cui devono fa riferimento gli ormeggiatori (così come peraltro recita il position paper dell'EBA). I nostri colleghi ci hanno spiegato quindi, che in questa nuova dimensione più liberalizzata, continuano ad essere comunque le loro società ad erogare i servizi di ormeggio, sempre un unico erogatore del servizio per ciascun porto, con meno vincoli e controlli rispetto alla composizione della tariffa, ma la vera novità, è

che per loro, si sarebbero aperte nuove opportunità di lavoro all'interno del porto, per il quale sempre più è necessaria la presenza di operatori qualificati.
La seconda situazione che seguiamo con grande attenzione, è quella riguardante il Libro Bianco approntato dall'Unione europea. Libro Bianco che prima abbiamo studiato, che già all'assemblea Angopi di Trieste dello scorso giugno avevamo abbondantemente analizzato e che, in questa sede, riprendo ad aggiornarvi, descrivendovi la complessità dei passaggi che abbiamo vissuto da luglio fino ad oggi.
Il Parlamento europeo doveva emettere un parere di commento al Libro Bianco, alla . Commissione europea, presieduta da Siim Kallas', che da liberista convinto, si propone entro la fine della legislatura, di proporre una proposta di direttiva al Parlamento. Parlamento che in questa fase, per emettere un parere sul Libro Bianco si giova per l'appunto della propria Commissione Trasporti (composta da parlamentari).
Anche attraverso i canali che ci ha messo a disposizione Confcommercio, abbiamo richiamato l'attenzione di alcuni parlamentari europei, su come un eventuale direttiva dal libro Bianco, potesse influenzare l'organizzazione del nostro modello di lavoro ed i pregevoli risultati che ne sono conseguiti come ho prima evidenziato. Abbiamo trovato attenzione ai nostri temi, analisi critiche e di condivisione, ma grande è stata la soddisfazione quando abbiamo realizzato che emendamenti anloghi nei contenuti sono stati espressi da parlamentari di diversa provenienza politica: liberallizzazione dei servizi tecnico-nautici si, ma temperata da regole chiare su standard professionali minimi basati su attività di formazione e particolare attenzione alle implicazioni che le nostre attività hanno con la sicurezza.
Gli emendamenti presentati, hanno reso così, il parere che la commissione andava costruendo, in linea con il position paper della nostra associazione europea. Dopo di che i lavori all'interno del Parlamento sono andati avanti e, come è normale che accada, le modifiche sono poi state raggruppate per famiglie di emendamenti. Per cui è uscito un emendamento generale in cui è sparito l'espresso riferimento ai servizi tecnico-nautici, ma in generale si manteneva il riferimento alla sicurezza della navigazione. Anche l'emendamento di compromesso ha mantenuto un profilo per noi codivisibile. Passati alcuni mesi - ormai parliamo dello scorso novembre - la Commissione parlamentare si è riunita per votare questo emendamento di compromesso (peraltro ulteriormente ripulito), che inaspettatamente è addirittura caduto: sostanzialmente, la Commissione parlamentare ha ritenuto che alcuni temi, come la liberalizzazione dei servizi, non fossero interessanti, né all'ordine del giorno. E anche qua vorrei dire che si tratta di una risposta chiara della Commissione parlamentare che dice: "Non ci interessa né liberalizzare né liberalizzare in modo regolato". È chiaro che tutto sommato questo non fa altro che evidenziare una differenza di vedute importante tra il Parlamento europeo e la Commissione europea, cosa che era già avvenuta ai tempi delle due Direttive De Palacio. E ora una notizia di ieri: come è normale che sia, la Commissione parlamentare ha portato l'analogo provvedimento in seduta plenaria al Parlamento che ha confermato il voto della Commissione parlamentare stessa.
Ritengo peraltro che per servizi come i nostri, sia comunque preferibile, che dall'Europa arrivi una direttiva che regoli e stabilisca principi comuni generali, ma che tenga in conto attraverso la sussidiarietà, le specificità diverse tra i vari sistemi portuali delle diverse nazioni. La nostra azione secondo me, dovrebbe quindi traguardare la possibilità di una regolazione del nostro settore, che consideri i contenuti virtuosi del modello italiano, che anche per l'utenza non sono affatto trascurabili, anche in presenza di un mercato regolato.
Fin qua, vi ho dato testimonianza di un lavoro molto serrato sul Libro Bianco, sul parere parlamentare che ne è scaturito. Noi sappiamo però che la Commissione europea sicuramente presenterà una proposta di legge, che, vista la delicatezza degli argomenti, sarà ragionevolmente una proposta legislativa, in senso tradizionale, che poi dunque debba passare all'esame del Parlamento, con tutte le capacità di ascolto, studio e analisi proprie dell'istituzione.
Altra cosa, invece, è il fatto che la Commissione europea potrebbe emanare una light legislation - una norma non legislativa - che assumerebbe un valore di indirizzo presso tutti i paesi dell'unione, poco rilevante come impatto normativo diretto, ma che rappresenterbbe un riferimento, peraltro poco condiviso o analizzato, per tutti coloro che volessero riformare frettolosamente il nostro settore.
Questi strumenti normativi potrebbero anche essere richiesti e/o adottati come documenti di indirizzo etico, da associazioni come ESPO: proprio per questo, abbiamo incontrato a Rotterdam Victor Schoenmakers, presidente della locale Port Authority, nonchè per

l'appunto di ESPO; insieme ai colleghi di Rotterdam, gli abbiamo dettagliatamente descritto il position paper dell'EBA, e le analogie esistenti tra le modalità di erogazione del servizio di ormeggio nel porto di Rotterdam e nei nostri porti, nonostante due modelli molto diversi. Formazione professionale specifica, unico erogatore del servizio, qualità della prestazione, integrazione con gli altri servizi tecnico-nautici anche a tutela della sicurezza della navigazione portuale: eppure a Rotterdam in teoria sarebbe praticabile la concorrenza ed in Italia il mercato è regolato, le tariffe sono simili, anzi leggermente più contenute quelle garantite dal modello italiano che, oltretutto ricomprendono anche gli oneri di servizio pubblico.
Grazie per l'attenzione.

**PILARA. FORMAZIONE E QUALIFICAZIONE PROFESSIONALE DI CATEGORIA**

# Angopi lancia la scommessa sul futuro



Una relazione di connotazione più politica che tecnica, soprattutto orientata sulla salvaguardia del posto di lavoro, per meglio analizzare l'importanza della formazione professionale continua nel futuro del lavoro in Italia e in Europa. Dopo un breve accenno alle ottime percentuali ottenute nel primo anno dei corsi formativi, Giorgio Pilara, coordinatore Gruppo di lavoro Formazione e Qualificazione professionale di Angopi, è senz'altro passato al nocciolo politico della sua esposizione. Facendolo già in premessa, poiché: "L'approvazione dei relativi corsi non è una scelta velleitaria portata avanti dalla nostra associazione e neppure per fronteggiare un quadro da noi considerato eccessivamente allarmistico, ma si basa su una valutazione seria, ponderata e coerente con gli scenari economico-sociali attuali del mondo del lavoro e delle sue prospettive future".
Nei suoi passaggi più significativi ricorda che ancora oggi la categoria è impegnata "nella titanica impresa di difendere il nostro modello". Modello che si fonda sulla: "Universalità del servizio finalizzato a soddisfare quelle esigenze di pubblico interesse, quale in

primis quella di garantire la sicurezza della navigazione, delle navi, delle strutture portuali, dell'ambiente e della vita umana in un contesto politico nazionale ed europeo dove si parla di liberalizzazione, concorrenza e apertura dei mercati". Ecco perché l'agenda dei lavori della categoria deve avere una priorità: "Avere chiaro che il primo obiettivo che il futuro ci prepara come punto di riferimento è la difesa del posto di lavoro". Posto di lavoro che si consolida anche attraverso l'accrescimento professionale e con una continua qualificazione formativa. E allora: "Come sottovalutare il fatto che il lavoro deve essere considerato parte essenziale di un percorso educativo di crescita della persona?, dove la forma societaria di gruppo - cooperativa rappresenta il contesto più idoneo e avanzato attraverso il progresso democratico di partecipazione per lo sviluppo e l'elevazione della propria condizione, unitamente alla qualificazione professionale". Giova per questo ricordare che il cosiddetto life learning, termine inglese che significa formazione lungo tutto il corso della vita, "intrapreso per altro come processo di continuo aggiornamento della nostra categoria, diventa una componente non surrogabile, ma permanente della propria attività lavorativa e dello sviluppo personale".

Secondo Pilara, in questa logica si comprende la stessa importanza di una profonda rivisitazione della formazione in Italia, "quale leva fondamentale per nuova e qualificata occupazione a sostegno della crescita e dello stesso sviluppo all'interno del nostro Paese". Anche perché ci si è resi conto che l'attività formativa in Italia è molto bassa. E qui il coordinatore Angopi di formazione e qualificazione spinge il dito nella piaga: "Circa il 6,2 per cento dei lavoratori occupati partecipa ad attività d'istruzione e formazione in tutto l'arco della vita, a fronte di una media europea dell'undici per cento, con punte massime del 26,6 per cento del Regno Unito", pur essendo sintomatico che in questo Paese le politiche neoliberiste sono in corso da alcuni decenni.

Pilara ricorda poi, entrando nel merito del Libro Bianco della Commissione europea come esso indichi un nuovo modello sociale dove la visione della formazione è indissolubilmente legata al lavoro, "e dove gli obiettivi strategici del futuro sono di fare in modo che la formazione duri tutto l'arco della vita diventi realtà, migliorando la qualità e l'efficacia della formazione". Con il preciso obiettivo, "che entro il 2020 almeno il quindici per cento dei lavoratori dovrà partecipare ad attività formativa per tutta la vita". E dove. sempre entro il 2020, "l'economia europea domanderà il 31,5 per cento di occupati con alto livello di qualificazione; mentre i posti di lavoro con elementi a basso livello di qualificazione crolleranno dal 33 per cento del 1996 al 18,5 per cento". Ciò confermando la bontà della scelta della categoria, "quando ci siamo dati l'input di effettuare la formazione continua, indipendentemente dal grado di cultura personale, o dal titolo professionale". In altre parole: "Chi non è qualificato purtroppo non sta al passo con i tempi". E aggiunge che le proiezioni al 2020 ascrivono a Italia (e Portogallo) il peso più alto di lavoratori con bassi livelli di qualificazione. Pertanto, "non è l'Angopi che incute allarmismi, ma sono le prospettive economiche e sociali mondiali che ci indicano il percorso".

Entrando nello specifico del settore dei trasporti, Pilara si richiama nuovamente al Libro Bianco 'edito' da Bruxelles, con strategie di ampio respiro proiettate nel lungo periodo, fino al 2050. Riassumendone i capisaldi, cita le conclusioni dello stesso documento, laddove la stessa Commissione trasporti affronta il tema della qualità del lavoro, con particolare riferimento alla formazione e certificazione, con l'obiettivo di rafforzare l'efficienza dei lavoratori. E infine nota: "Come tutte le Commissioni si evidenzia la formazione come punto centrale del futuro; ed è proprio questa la mission che ci siamo imposti come categoria in Italia e in Europa".

## GIANNI PUGLISI, I PUNTI SALIENTI DELL'ASSEMBLEA GENERALE ANGOPI 2011



# Un passo oltre

Dei punti salienti dell'assemblea Angopi. Giovanni Puglisi ne sintetizza due: la svolta dell'Associazione e la formazione. Sulla svolta di Angopi rileva che a fronte di schemi sempre più pressanti di liberalizzazioni e/o privatizzazioni l'Angopi si sta preparando a un cambio di passo e si prepara a scenari futuri, "fermo restando la difesa con i denti a ciò che si è acquisito", ipotizzando di 'prendere il mare' nonché aperture 'fuori dal porto'. Perché, anche se nel proprio non ci si bada, tutti i porti riservano attività che basterebbe una semplice ordinanza della Capitaneria per potere aprire tantissime attività che oggi nessuno fa. Ecco allora la necessità di stare preparati. "D'altronde noi in Angopi abbiamo una storia che tradizionalmente ha anticipato quelli che erano i grandi cambiamenti che coinvolgevano la nostra attività. Ma adesso, più che anticiparli, dobbiamo cercare di governare i nuovi processi": con Angopi pronta a spendersi, rimarca Puglisi, precisando che tale è la vera forza dell'Associazione. E rimarca l'osservazione espressa in precedenza dal presidente Guidi, secondo cui: 'Noi saremo giudicati per quelle che faremo, non per quello che abbiamo fatto'. È allora importante questa visione proiettata in avanti.
Il secondo aspetto su cui Puglisi vuole porre l'accento è la formazione. "Nei Gruppi persone con titoli ci sono sempre state; non è che capitani di lungo corso ci sono solo oggi; ci stavano pure una trentina di anni fa", osserva. Ma la vera bontà non sta solo lì. L'obiettivo primario è quello di elevare la base, come ingiunto dal progetto formativo nato da uno studio di Angopi in realtà portuali europee. Ovvero, occorreva innalzare quella che era la base della categoria. "Ma all'interno dei Gruppi chi meglio di coloro che dispongono del titolo possono aiutarci in questo lavoro?", si chiede Puglisi. E si risponde ricordando che i tradizionali corsi: antincendio, primo soccorso, antinquinamento e via elencando, si sono organizzati in tutti i porti e che anche ormeggiatori e barcaioli li hanno svolti. Allora Puglisi, che vive il porto ogni giorno, dice. "La categoria necessitava di qualcosa di più professionale, tenuto conto di molti ormeggiatori che neppure hanno la licenza di terza media; per cui dobbiamo metterci al servizio di costoro elevandone il livello professionale, perché queste sfide si vincono se siamo tutti insieme. Non ci illudiamo pensando: 'Io sono bravo e posso far ciò che voglio', ma ricordiamoci che le guerre si vincono con i soldati".



IL SALUTO DELLA CATEGORIA AI COLLEGHI ANDATI IN QUESCIENZA

# Ringraziando Marco, Saro e Sebastiano



Benché formale, la scansione degli addii per la scelta di 'appendere i cavi al chiodo' della quiescenza come detto da un neo-pensionato, si è svolta anche in occasione dell'assemblea Angopi di Pomezia 2011 con un pizzico di sincera emozione. La categoria degli ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani, tramite il suo presidente nazionale Cesare Guidi, ha salutato con affetto e stima Saro Albergo del Gruppo ormeggiatori della Spezia, Sebastiano Cappuccio del Gruppo ormeggiatori di Siracusa e Pozzallo, Marco Mandirola del Gruppo Antichi Ormeggiatori di Genova. Tutti e tre veterani di incarichi associativi, svolti con competenza e passione a beneficio della categoria, contraccambiata da appropriato riconoscimento, consistente in medaglie d'oro Angopi consegnate a ciascuno di essi.

L'ex capogruppo di Siracusa - Pozzallo ha voluto lasciar traccia del suo sbarco dal proprio Gruppo e da Angopi attraverso uno scritto. Che di seguito si pubblica.

Cari colleghi e amici, è per me giunto il momento di mollare gli ormeggi e di iniziare l'attività di pensionato. Dopo 35 anni di servizio ho deciso, avendo i requisiti per il pensionamento, di 'appendere i cavi al chiodo'.

La mia vita lavorativa nel Gruppo Ormeggiatori di Siracusa e Pozzallo è stata per me proficua di esperienza, di benessere per la mia famiglia, di occasione di crescita professionale ed umana. In tutti questi anni ho avuto l'opportunità di conoscere persone che mi hanno trasmesso sentimenti, amicizia, idee ed esperienze.

Ho sempre cercato di fare del mio meglio per eseguire il mio lavoro ed in ciò ho anche sacrificato la mia famiglia e il mio tempo libero. Non ho alcun rimpianto, perché sono sicuro che ho svolto nei migliori dei modi il mio compito ed ho la certezza che i giovani colleghi che lascio nel Gruppo saranno più capaci di me nel portare avanti la società che ho avuto l'onore di gestire per così tanti anni.

Ringrazio per prima l'Autorità Marittima che mi è sempre stata vicina nel lavoro e mi ha

consentito di svolgerlo al meglio. Vivrò una parte dei miei ricordi, nel futuro, pensando con affetto e gratitudine a tutti gli Ufficiali, sottufficiali e marinai con i quali ho avuto uno splendido contatto professionale ed umano. Ringrazio tutti i miei colleghi presente e pensionati che mi hanno collaborato sempre con passione e dedizione e mi scuso se qualche volta vi è stato qualche contrasto, peraltro subito chiarito, dovuto alla mia indole ed ai noti problemi di organico ridotto che non mi ha consentito, talvolta, di poter soddisfare alcune richieste.
Un sentito ringraziamento voglio indirizzare alla nostra Associazione Nazionale (ANGOPI) che ha rappresentato il faro che mi ha diretto per evitare errori. Grazie al Presidente Cesare Guidi di avermi supportato e sopportato in questi anni. Le impiegate dell'ANGOPI sono state splendide in tutte le occasioni in cui ho avuto necessità amministrative ed organizzative e voglio ricordarle con affetto. Agli operatori portuali: Piloti, Agenzie Marittime, Rimorchiatori, Spedizionieri, personale del pontile ERG-ISAB và il mio grazie per la fattiva collaborazione.

Cappuccio Sebastiano

## IL SESSANTUNESIMO GRUPPO ORMEGGIATORI ASSOCIATO AD ANGOPI

# Il nuovo che giunge da Villa San Giovanni



Giovanni Bellantoni

Per tre ormeggiatori che lasciano per raggiunti limiti di età altri, invece, che entrano a far parte della famiglia Angopi. Si tratta del Gruppo Ormeggiatori di Villa San Giovanni, estremo lembo continentale per il balzo marittimo con la Sicilia e viceversa. Attraverso il suo capogruppo Giovanni Bellantoni si è presentato ai colleghi intervenuti all'assemblea di Pomezia, come un 'fratello in più'. Così:
Il porto di Villa San Giovanni, che rappresenta il punto di maggior collegamento tra il continente alla Sicilia ha due Terminal: Caronte e R.F.I. composti da cinque scivoli, dove approdano navi traghetto e unità veloci, e tre invasature per l'ormeggio delle unità che trasportano i vagoni ferroviari. Fino a pochi mesi addietro il Gruppo svolgeva con cinque ormeggiatori il servizio solo al Terminal Caronte, Terminal RFI il lavoro era svolto esclusivamente in autoproduzione. Ma ultimamente, grazie all'impegno e allo straordinario aiuto ricevuto dall'Associazione, unitamente alla nostra ferma volontà, abbiamo regolarizzato questa anomalia che durava da quasi trent'anni. E per il Gruppo Ormeggiatori è stata una svolta molto importante, epocale.
Anche perché è stata stabilita una fase iniziale di sperimentazione, il Gruppo è composto da 13 ormeggiatori (di cui otto temporanei fino alla fine della citata sperimentazione). Dal primo luglio è un associato ANGOPI, avendo ottemperato a tutte le disposizioni statutarie e già, correndo molto, si cerca di implementare i principi e le direttive indicati dall'Associazione; come ad esempio la già avvenuta trasformazione in società cooperativa, l'impiego dei dispositivi di sicurezza, la puntuale fornitura dei dati statistici.
Il capogruppo degli ormeggiatori di Villa San Giovanni poi svela: ci sentiamo appartenenti alla famiglia Angopi, una realtà tanto più forte e considerata. Quindi: In questa felice circostanza è doveroso da parte mia ringraziare, oltre l'Associazione, la Direzione Marittima di Reggio Calabria, in particolare il Comandante De Luca che unitamente al superiore Ministero hanno governato questa regolarizzazione con estrema maestria.
E aggiunge: L'Associazione è sempre stata presente e vicina al Gruppo di Villa San Giovanni anche quando il non era associato; questo ci ha dato l'impulso e la forza di portare a compimento il nostro progetto. Ora che faccio parte di questa grande famiglia sto toccando con mano quanto sia importante l'unità della categoria e come sia strategico lavorare insieme per costruire il nostro domani.


A.N.G.O.P.I.
Associazione Nazionale
Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani
RASSEGNA EMERGENZE
edizione 2012
Apprezzamenti, elogi, encomi
per interventi compiuti
da marzo 2009 a marzo 2012

# RASSEGNA EMERGENZE

## edizione 2012

La serie degli apprezzamenti, elogi, encomi etc. pubblicati nelle pagine successive appaiono anche nell'edizione 2012 della Rassegna Emergenze (marzo 2009 marzo 2012 edita da ANGOPI).

Il volume aggiorna la precedente edizione della 'Rassegna Emergenze' ripercorrendo il periodo di tempo intercorso tra marzo 2009 e marzo 2012, tra cui presenti anche precedenti documenti riemersi dagli archivi di vari Gruppi. Si tratta di interventi di natura eccezionale effettuati dagli ormeggiatori e barcaioli nei porti italiani. L'eccezionalità delle prestazioni è soprattutto dettata dalle emergenze causate da condizioni di maltempo e da incidenti. Tuttavia, la stessa eccezionalità può anche derivare dalle partecipazioni di uomini e mezzi dei vari Gruppi ad azioni che si richiamano a svariate collaborazioni, ma anche ad atti di solidarietà umana e sociale. Molti di questi interventi sono ricordati da note di elogio e ringraziamento nonché da encomi. Altri, non meno importanti per la salvaguardia della vita umana e per l'aiuto fornito alle variegate utenze dei porti e dei loro limitrofi specchi acquei, non appaiono nelle note inviate ai Gruppi, molte risolvendosi  a voce, con una calorosa stretta di mano.

Ed è a questo silenzioso tributo che l'ANGOPI, anche attraverso articoli apparsi sulla pubblicazione di categoria 'Porti & servizi tecnico nautici' intende rendere omaggio, accomunandolo alla corposa rassegna degli atti ufficiali qui pubblicati.