PERIODICO DI ATTUALITA' 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 Comma2 e s. CNS/CB/FA-ROMA

Porti & servizi tecnico nautici

TERZA PARTE

SAFETY & professionality FIRST

ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI




GRUPPINEWS
Gruppo ormeggiatori
Marina di Carrara



LULWORTH RIASSAPORA L'ACQUA SALMASTRA DOPO DECENNI DI ASTINENZA

Con gli ormeggiatori sulla rotta del mito

La notizia di cronaca riguardava la presenza di un mito della nautica da competizione e diporto al 29° Trofeo nautico dell'Accademia Navale di Livorno, svolta nell'ultima settimana di aprile 2011. Essa non era certamente sfuggita ai cultori della vela né, in particolare, agli appassionati delle costruzioni nautiche dotate di straordinario pregio artistico. Di più, la notizia della partecipazione del 'Lulworth' al Trofeo era pure raccolta – facendoli inorgoglire – dai componenti del Gruppo ormeggiatori di Marina di Carrara. La cui impronta professionale era impressa su quell'ultimo superstite della nobile stirpe dei 'Big Five', i cinque grandi cutter aurici che negli anni Venti si sfidavano con i loro 1.355 metri quadrati di tela e 30 uomini d'equipaggio. Inorgogliti perché anche tramite il loro apporto il maestoso yacht di 46 metri fuori tutto, è stato restituito al mare dopo decenni di malinconico oblio e trascuratezza. Splendente come al momento del suo primo varo, avvenuto nel 1920 a Southampton, aveva riassaporato l'acqua salmastra nel bacino numero cinque dell'Arsenale della Spezia nel febbraio 2006, dopo oltre quattro anni di restauro presso un cantiere nautico specializzato di Viareggio. Per questo la sua ricomparsa in acque tirreniche per la manifestazione livornese riporta in luce una storia di fasti e di gloria nonché il ricordo nel Gruppo marinello di una operazione marinaresca svolta in due distinte fasi.



Il prestigioso cutter era nato col nome di 'Terpsichore' e a costruirlo furono i cantieri White Brothers su progetto di Herbert W. White. Esso aveva altri concorrenti analoghi: Shamrock IV, White Heather, Westward, Britannia: gruppo denominato, appunto, Big Five, che fu il vanto della marineria britannica per oltre un

decennio. Nel 1924 il Terpsichore fu acquistato da Herbert Weld Blundell che lo ribattezzò Lulworth. Alla fine del 1925 lo yacht fu acquistato da sir Mortimer Singer: le famose e omonime macchine da cucire di sua produzione gli avevano procurato una fortuna; e lui volle godersela, concedendosi il bolide a vela che nel 1926 inanellò splendidi risultati. Col trascorrere degli anni il Lulworth cambiò numerosi proprietari, subendo modifiche anche nell'armamento originario, e utilizzato sia in regata sia come yacht da crociera. Nel 1947 fu trasformato in house boat e collocato alla foce del fiume Hamble, ove rimase per quarantadue anni. Nel 1989 lo scafo fu venduto e, imbarcato su una nave bacino, raggiunse i cantieri Becancini della Spezia ove gli furono rimossi tutti gli arredi e i superstiti accessori di coperta. Poi, la svolta. Alla fine del Duemila avvenne il felice incontro con l'olandese Johan Van den Bruele, che s'innamorò dello scafo e decise di riportarlo agli originali splendori. Il restauro avvenne nel cantiere Classic Yacht Darsena, stabilimento creato a Viareggio dallo stesso armatore che appare così sempre più lanciato nello strappare all'oblio del tempo barche cariche di storia. E così fu per il Lulworth, che in pratica era un rudere da restaurare quasi completamente. Minati dal degrado, gli furono totalmente ripristinati tanto il fasciame di mogano quanto la coperta di tek, mentre dritto di prora, chiglia, dritto di poppa e aletta di poppa in acciaio - solo parzialmente compromessi - furono recuperati al cinquanta per cento. Alle operazioni di ricostruzione e di restauro fu impiegata una miriade di maestranze specializzate italiane, ma anche provenienti da Inghilterra, Stati Uniti, Australia, Nuova Zelanda, Polonia.

"Noi del Gruppo Ormeggiatori di Marina di Carrara nel 2000 fummo incaricati dall'armatore di trasferire tramite chiatta l'imbarcazione dal porto marinello a Viareggio", raccontano il capogruppo Andrea Vatteroni e il collega Cristiano Masetti, estensore delle precedenti note."Il che avvenne con la nostra potente motobarca 'Alfatut', ossia 'tuttofare', che in quell'occasione, proprio in ossequio al proprio nome, operasse da rimorchiatore. Arrivammo a Viareggio e ormeggiammo lo yacht al cantiere, facendo in modo di procedere nella maniera più professionale per non causare ulteriori danni allo scafo già provato dal tempo. Successivamente, sempre con l'ausilio di una chiatta, rimorchiammo gli alberi enormi da Marina di Carrara a Viareggio ormeggiandoli nella banchina servizi del porto".
"Sei anni più tardi ci fu il grande giorno: il Lulworth era pronto in tutto il suo splendore, restaurato perfettamente", Vatteroni e Masetti raccontano: "A quel punto l'incarico nostro fu di dislocare lo yacht alla Spezia, in Arsenale, dove il bacino numero cinque poteva permettere il varo, data la sua profondità. Al galleggiamento dello yacht, in collaborazione con i colleghi ormeggiatori della Spezia, iniziammo la gravosa e impegnativa uscita dal bacino cercando di mantenere i nervi saldi e quant'altro servisse per la buona riuscita della manovra. Manovra che fu coronata da successo e dalla soddisfazione di vedere che un mito della nautica aveva ripreso a navigare. Ultimo particolare di nota: nello stesso 2006 per il Lulworth fu predisposto un attracco speciale, ad alta visibilità, nella rada delle Grazie, nel comune di Portovenere, che così intese qualificare la baia come oasi delle barche d'epoca".



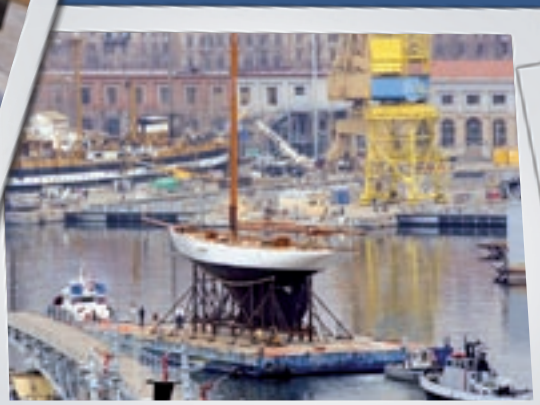
SCHEDA TECNICA DEL LULWORTH

ANNO E LUOGO PRIMO VARO:
1920, Itchen, Southampton.
ULTIMO VARO:
22 febbraio 2006, La Spezia Arsenale.
LUNGHEZZA F. T.:
m. 46,30.
BAGLIO MASSIMO: m. 6,60.
DISLOCAMENTO: 189 tonnellate.
PESCAGGIO: m. 5,50.
SUPERFICIE VELICA: m. q. 955 – 1355.

Il Lulworth (e la motobarca Alfatut del Gruppo ormeggiatori di Marina di Carrara) a Viareggio e alla Spezia nel febbraio 2006)

Lulworth, la rinascita















ORMEGGIATORI, QUELLA DESTREZZA MARINARESCA ELARGITA AI MAXI YACHT



il ballo dei centimetri

L'apprensione che a ciglio banchina assale taluni spettatori per le complesse manovre marinaresche svolte sotto i loro occhi è un film visto e rivisto nel porto di Marina di Carrara. O meglio: di questo stato emotivo gli ormeggiatori dello scalo marinello ne hanno preciso sentore dal timbro liberatorio dei complimenti loro rivolti dopo il felice esito delle operazioni. E dato che gli apprezzamenti sono soprattutto provenienti da una interessata committenza cantieristica, ovvero dal competente mondo dell'arte del navigare, essi risultano particolarmente graditi dai protagonisti dell'episodio, nonché dal pur virtuale giornale di bordo del Gruppo che ha registrato l'evento. Come pure dall'intera comunità portuale apuana che può additare tali operazioni tra i suoi vanti operativi, ponendosi concretamente in primo piano quale perno specializzato sulle rotte della cantieristica da diporto, al centro del polo sensibile Viareggio - La Spezia, di cui gli andirivieni





Nelle foto. Lo yacht in banchina nel porto di Marina di Carrara e sul bacino semi affondante con significativi particolari

del Lulworth riassunti nelle pagine precedenti. E nella quale è sopravvenuta un'altra manovra di alta scuola marinaresca, sulla scia di quelle ad elevato tasso ansiogeno, anch'essa siglata da congrue lodi e meritevole di citazione.
Avvenne dunque che a inizio 2011 giungesse nel porto di Marina di Carrara, dal cantiere navale Sanlorenzo di Viareggio, su carrello stradale per trasporti eccezionali, uno yacht lungo una cinquantina metri, perciò alto e grande in coerenza proporzionale. E per di più impavesato a festa, quasi a volersi distinguere nella propria magnificenza d'allestimento. Era diretto nel golfo della Spezia, nella baia delle Grazie, al cantiere Valdettaro per susseguenti rifiniture. Ma per giungervi doveva compiere via mare l'ultimo tratto di viaggio. Dal porto di Marina di Carrara alla meta finale della Spezia, appunto, che avrebbe raggiunto al traino della potente motobarca degli ormeggiatori apuani predisposta per effettuare tale servizio. E sempre a questi ormeggiatori fu affidato il compito di trasferire il super dimensionato yacht dalla banchina al bacino semi affondante lì appositamente giunto. Cosa che avvenne nel migliore dei modi, seppure insaporita dal condimento apprensivo di cui sopra.
Giancarlo Giovannetti, ormeggiatore di lunga militanza e vasta esperienza professionale rammenta quella specifica azione marinaresca. Ricorda che fu particolarmente complessa, condotta con estrema cura e millimetrica precisione. "Questo perché le piccole dimensioni del bacino semi affondante facevano sfiorare l'imbarcazione alle sue pareti. Per non parlare, poi, degli ingombri di appendici e traverse metalliche di vario genere. Bastava perciò un nonnulla, uno spostamento di pochi centimetri per danneggiare lo scafo; e di conseguenza guastare la nostra reputazione di provetti marinai professionisti (alcuni si compiacciono perfino di insegnare l'arte del navigare a giovani discepoli, ndr). Comunque, ormeggio e posizionamento a filo banchina del bacino, rullaggio tramite nostre motobarche dei cinquanta e più metri dell'invasatura dell'imbarcazione al suo preciso interno, rizzaggio dello yacht, rimorchio con la nostra onnipresente 'Alfatut' sino alle Grazie e operazioni inverse, questa volta assieme ai colleghi della Spezia, si sono svolti in maniere perfetta. Con i complimenti dell'utenza".





Medico salvato ringrazia gli ormeggiatori

Ormeggiatori di Marina di Carrara e 'Alfatut' onnipresente, come scritto poche righe sopra. Ancora impegnati nella sfera della nautica da diporto, ma stavolta in veste di soccorritori di persone a bordo di uno yacht in avaria e di traino al sicuro dell'imbarcazione. Ne scrive Gianfranco Baccicalupi sulla stampa locale di fine giugno 2011, sotto il titolo 'Medico salvato ringrazia gli ormeggiatori'. Eccone il testo.

Marina - Gli ormeggiatori del porto con l'imbarcazione 'Alfatut' hanno tratto in salvo durante le 'burrasca marina' di domenica scorsa l'equipaggio (cinque persone) di uno yacht con il motore in avaria davanti alla scogliera della torre Fiat a Marina di Massa. Un caloroso ringraziamento è giunto dal proprietario della barca, un chirurgo milanese, per il salvataggio, ai componenti l'equipaggio dell'Alfatut composto da Giancarlo Giovannetti, Andrea Bugliani, Claudio Dell'Amico che nonostante le condizione del mare proibitive hanno dimostrato grande professionalità.

Il reparto ormeggiatori, ricevuta la chiamata di soccorso da parte della Capitaneria – Guardia Costiera (i loro mezzi impegnati in un'altra operazione sono riusciti a localizzare la barca, non senza difficoltà, portando in salvo i cinque terrorizzati e rimorchiare lo yacht all'interno dello scalo marittimo.

Non è la prima volta che gli ormeggiatori marinelli intervengono in situazioni pericolose e grazie a una loro specifica preparazione portare a buon fine l'intervento. Per questo, la Capitaneria apprezza notevolmente la disponibilità del gruppo.


COPERTURA FOTOVOLTAICA SULL'OFFICINA
MOBY
ORMEGGIATORI
PIOMBINO
SCOOTER ELETTRICI
Ecologia,
a Piombino

SCOOTER ELETTRICI IN BANCHINA, COPERTURA FOTOVOLTAICA SULL'OFFICINA



Ormeggiatori e barcaioli, avanti tutta sulle *energie alternative*

Prima, a metà 2011, i tre scooter elettrici per muoversi sulle banchine del porto. Poi, qualche mese dopo, la copertura del tetto dell'officina con pannelli fotovoltaici per la produzione di energia elettrica. È con questa decisa virata sulla rotta delle fonti alternative che il Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Piombino risponde alle sempre più pressanti esigenze sul fronte del risparmio energetico e sul rispetto dell'ambiente di sua pertinenza. Ma pure in un'ottica di riguardo per il proprio personale nonché di lungimirante tornaconto aziendale, sia con l'immediato risparmio dei consumi sia soprattutto allo spirare dell'ammortamento dei cospicui investimenti compiuti dalla cooperativa per adottare le innovative tecnologie. Il capogruppo degli ormeggiatori e barcaioli del porto toscano, porta d'accesso e d'uscita dei mai domi traffici di passeggeri, auto e merci su rotabili con l'Isola d'Elba, spiega i motivi dell'ingresso dei tre eco-scooter nel parco mezzi di terra del Gruppo (dotazione per altro arricchita anche dal contemporaneo acquisto di un nuovo Pik-up adatto a operazioni che necessitino della potenza e versatilità di quell'automezzo da lavoro). Dice Ciro Ascione: "L'iniziativa è diretta verso la salvaguardia ambientale, al risparmio energetico e per una migliorare qualità della vita; sperando che essa possa essere di stimolo per chi, in porto e/o in città, sia intenzionato a seguirci". Poi si addentra in particolari tecnici: "L'autonomia dei tre elettroscooter è di sessanta chilometri, mentre la loro velocità sfiora i 50 km/h. Sono assolutamente silenziosi e tre ore bastano per la loro completa ricarica".
Ricarica de motori degli eco-scooter che ovviamente viene effettuata utilizzando l'energia elettrica prodotta dal nuovo impianto fotovoltaico dell'officina. Alla cui installazione è stato indirizzato il maggior impegno finanziario del Gruppo. Ingente impegno di spesa dedicato soprattutto alla copertura del tetto del fabbricato con pannelli fotovoltaici. Ovvero, circa 180 metri quadrati di tegole 'Tegosolar', celle con cui la luce dello spettro solare è trasformata in energia elettrica rinnovabile fotovoltaica sino a un picco di 11,3 kilowattora. "Ossia, una disponibilità quasi sufficiente ad azzerare i consumi aziendali", chiosa il più che soddisfatto leader del Gruppo degli ormeggiatori e barcaioli del porto di Piombino, antesignano delle energie alternative tra i servizi tecnico nautici dei port italiani.




Supporto logistico
ai 'fondisti'
del mare

MOTOBARCA E PONTONE DEL GRUPPO IN SERVIZIO D'APPOGGIO AGLI ATLETI



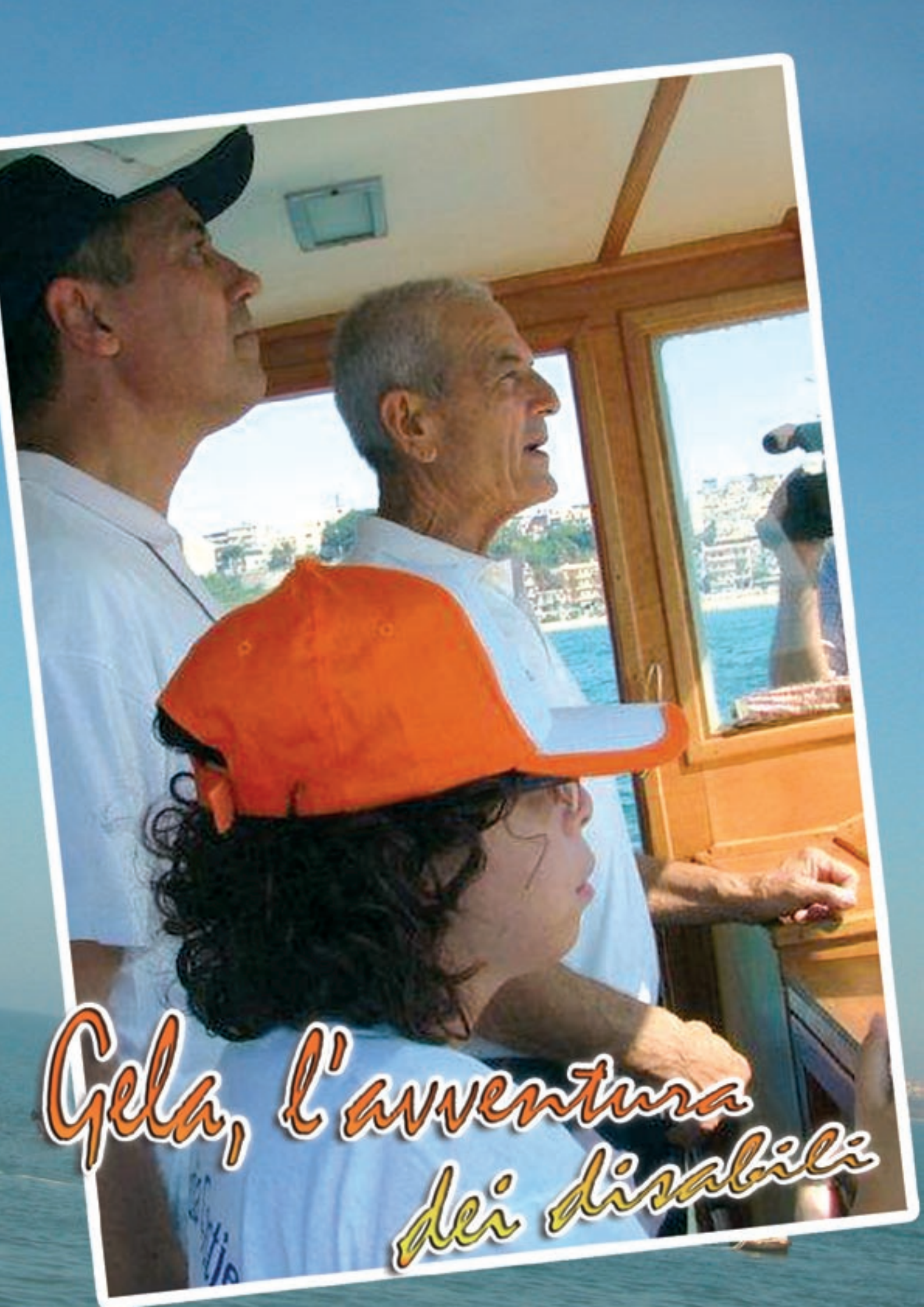
Bracciate olimpiche sul Canale di Piombino



L'intesa era di trovarsi sul Canale di Piombino il 6 e il 9 giugno 2011. Si dovevano svolgere gare natatorie di fondo di 10 e 25 km per le qualificazioni nazionali alle Olimpiadi. Sia gli atleti che il proprio entourage erano stati puntuali. E così pure gli uomini e i mezzi nautici del Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Piombino, il cui compito – condotto nella migliore delle maniere - era quello di fornire il supporto logistico a entrambe le prove. Soprattutto sul pontone acquistato del Gruppo mesi addietro a Genova da una compagnia di navigazione. Pontone attrezzato alla bisogna, su cui si erano sistemati tanto gli allenatori quanto gli assistenti dei nuotatori incaricati in particolare di alimentare gli atleti impegnati nella fatica natatoria di fondo, nella quale davano fondo a tutte le loro energie.






Gela, l'avventura
dei disabili

CAPITANERIA DI PORTO E GRUPPO ORMEGGIATORI–BARCAIOLI PER IL SOCIALE



Solidarietà a Gela a favore dei diversamente abili

Il capogruppo Vincenzo Casciana



Il comandante Scordio

'La solidarietà non è …acqua!' è la frase con cui Vincenzo Casciana, capogruppo degli ormeggiatori e barcaioli di Gela nonché estensore del sottostante resoconto, accompagna la foto qui sopra pubblicata. E che si riferisce ad Associazioni di diversamente abili insieme per una gita in barca. Infatti, grazie alla solidarietà degli uomini della Capitaneria di porto di Gela e del Gruppo ormeggiatori e barcaioli dello stesso scalo marittimo siciliano, le varie associazioni hanno potuto far vivere a ragazzi e adulti con diverse abilità l'esperienza di un viaggio in barca, avvenuta il 20 giugno 2011 nella rada prospiciente l'arenile e l'abitato gelese.

Il comandante della Capitaneria di porto, capitano di fregata (CP) Rosario Loreto, ha messo a disposizione dei partecipanti i propri natanti e ha altresì coinvolto il Gruppo ormeggiatori e barcaioli che non si sono certamente tirati indietro. Ma che, al contrario, si sono serviti del 'Gabbiano' (l'imbarcazione più grande del Gruppo, capitanata da Franco Casciana e Salvatore Scordio) per farvi salire coloro i quali sono costretti a vivere su una sedia a rotelle.
L'escursione in mare si è svolta all'insegna del divertimento e dello stupore per i partecipanti che hanno potuto assistere anche ad una esercitazione antincendio. I getti d'acqua e la brina da essi provocata hanno ulteriormente rallegrato i partecipanti all'iniziativa.
Ancora una volta si è avuta una premurosa attenzione da parte della Capitaneria di porto di Gela, assieme alla collaborazione degli ormeggiatori e barcaioli, per persone sfavorite dalla sorte; e soprattutto la disponibilità a ripetere per i prossimi anni la bellissima esperienza, quale contributo alla sensibilizzazione all'integrazione sociale del diversamente abile.


E licata onora,
chi costruì
il suo faro

APPOSTA SULL'EDIFICIO UNA TARGA CHE COMMEMORA PIETRO DAVANTERI



Quaranta metri di fierezza

Che con la sua altezza dal suolo sia, oppure che non sia il secondo faro più alto d'Italia, superato soltanto dalla 'Lanterna' di Genova e il terzo in Europa, sorpassato anche da quello di Amburgo, alla marineria e alla portualità di Licata non importa granché. Gli uomini che traggono sostentamento dal mare e dal porto licatese sono fieri del loro faro, che alto 40 metri e bianchissimo s'innalza sul molo di Levante, segnando la via ai naviganti. Fierezza che ormai si prolunga da più generazioni, da quando nel 1894 divenne simbolo di una città che realizzando un'opera di queste proporzioni segnava un ciclo economico senza precedenti.

Ma il faro scontava la perdita di memoria del suo progettista, il licatese Pietro Davanteri (1847 – 1941). Una pecca ovviata il 18 novembre 2011 con l'apposizione di una targa a lui intitolata, sistemata nel cubo nero del basamento a bugne caratteristico dell'edificio, su cui poggia il cilindro innalzato al cielo fino alla cupoletta vetrata della lanterna. Struttura molto semplice, quella del faro di Licata, denominato San Giacomo perché sorto sui resti dell'omonimo castello. Ma nonostante la sua semplicità architettonica i naviganti che solcano il canale di Sicilia lo riconoscono a una distanza di 21 miglia nautiche, individuandone i lampi bianchi a fasci luminosi intervallati ogni cinque secondi.

La lapide commemorativa del progettista – costruttore è stata scoperta da un marò alla presenza della nipote Anna Davanteri e benedetta da monsignor Angelo Fraccica, arciprete della Chiesa Madre di Licata. Tra le autorità civili e militari partecipi all'avvenimento erano presenti il capo della Capitaneria di Porto Empedocle, capitano di fregata (CP) Rinaldo Di Martino, e il tenente di vascello (CP) Ferruccio A. Grassia, comandante dell'Ufficio circondariale marittimo di Licata, che ha fatto gli onori di casa. E ovviamente, gli ormeggiatori e barcaioli del Gruppo di Gela - Licata.




Vale Brasil
a Taranto
VALE BRASIL
SINGAPORE

LA ‘VLOC’ DEL PRIMATO ORMEGGIATA AL QUARTO SPORGENTE DELL’ILVA



18 cavi per imbrigliare la 362 x 65

Trecentosessantadue metri di lunghezza per sessantacinque di larghezza. Con questi numeri la vloc - very large ore carrier ‘Vale Brasil’ si aggiudica il primato mondiale delle navi portarinfuse, con 20 x 1,5 metri oltre la precedente primatista. 199 mila tonnellate di stazza lorda, 402,3 dwt, 30,4 metri di pescaggio sono altri numeri scritti sulla carta d’identità dell’unità, singaporegna di bandiera, ma di proprietà della compagnia mineraria brasiliana ‘Vale Shipping Holding’. Giunta a Taranto il 12 luglio 2011, primo porto europeo ad essere raggiunto dopo essere stata completata il precedente 30 marzo nel cantiere navale sudcoreano Daewoo, la nave proveniva da Ponta de Madeira, scalo marittimo privato nordbrasiliano. Il porto pugliese si era quindi aggiudicato il vanto di essere la prima destinazione operativa in Europa della gigantesca ore carrier, premiere avvalorata dall’inappuntabile professionalità dei propri servizi tecnico nautici. Attraccata al 4° Sporgente Levante dello stabilimento siderurgico Ilva, vi ha scaricato 391 mila tonnellate di minerale di ferro destinate alla produzione di acciaio.

L’arrivo della ‘Vale Brasil’ nel porto di Taranto non è stato un fatto episodico. Il suo approdo è stato seguito dalle gemelle ‘Vale Rio de Janeiro’ e ‘Vale Italia’ (**quest’ultima a Taranto nelle due foto della pagina a fianco, mentre le altre immagini sono della ‘Vale Brasil’**). L’avvicendamento delle bulkcarrier della classe ‘Vale’ alla banchina attualmente in concessione all’Ilva (650 metri di 650 metri con fondali di 25 metri dove attraccano mensilmente navi dalle 80 mila alle 176 mila tonnellate di stazza lorda) si può quindi definire regolare e operativamente ormai di routine.







Gianni Puglisi, capo gruppo degli ormeggiatori del porto di Taranto, precisa che: *"Questa tipologia di nave è da noi ormeggiata con un totale di 18 cavi, suddivisi in nove alla manovra di prua e nove a quella di poppa. Come si può notare dalla foto (qui sopra) queste navi sono dotate di tutti cavi misti; l'ormeggio di poppa avviene posizionando 4 cavi alla bitta di ciglio banchina, 3 alla bitta interna (che dista circa 45 metri dal ciglio banchina) e 2 springs dalla coperta (di prua-via al ponte) che vanno verso prora per circa 80 metri ad una bitta di ciglio banchina".*

"Questi cavi misti presentano la gassa e la parte iniziale in fibra da 85 mm di diametro mentre la parte metallica di cavo è da 42 mm. Per effettuare questo ormeggio il Gruppo impiega una squadra di 6 ormeggiatori a cui si vanno ad aggiungere due motobarche e due mezzi terrestri (Land Rover Defender). Sempre dalla foto è possibile capire il tipo di manovra che mettiamo in atto; in una prima fase la barca si porta sotto la nave e prende il cavo con il dovuto imbando dopo di che lo trasferisce in banchina dove la Jeep lo aggancia e lo porta alla bitta interna (si nota l'angolo del cassone della jeep). L'ormeggio di queste navi dura mediamente tre ore e mezza (anche causa di un ridotto equipaggio); alla squadra in servizio si aggiunge anche il capo gruppo se è in sede. Ultima considerazione è sul fatto che il ciglio banchina non è sempre pulito, se la nave precedente ha scaricato minerale in pellets gli ormeggiatori sono costretti a muoversi con delle rotelline



sotto le scarpe: il che non è per niente agevole". A proposito di pellets residuale in banchina, si rimarcare che, al contrario, le portarinfuse della classe 'Vale' sono navi pulitissime. Tanto che nel maggio 2011 alla 'Vale Brasil' era stato assegnato il premio norvegese Nor-shipping clean ship award per aver abbattuto del 35 per cento le emissioni di carbonio per tonnellata di minerale trasportato.
L'arrivo della 'Vale Brasil' e delle successive navi gemelle a Taranto è stato l'epilogo di una conversazione tra Josè Carlos Martins, top manager della 'Vale' e Fabio Riva, vicepresidente dell'Ilva. Racconta il direttore esecutivo della compagnia brasiliana: "Eravamo a cena quando Fabio Riva mi ha detto che a Taranto sarebbe potuta attraccare la 'Vale Brasil'. All'inizio non ci credevo perché non conoscevo il vostro porto, nonostante i lunghi rapporti commerciali con l'Ilva, ma poi, in meno di un mese, abbiamo fatto tutto". Ed eccola lì il 12 luglio, la nave portarinfuse più grande del mondo, accolta come si conviene ad una big degli oceani. A cominciare dal fresco di nomina presidente dell'Autorità portuale di Taranto. Rivolto ai rappresentati del gruppo Vale, una delle maggiori compagnie di estrazione mineraria del mondo, Sergio Prete ha avanzato la possibilità di nuovi rapporti commerciali. "La presenza a Taranto della 'Vale Brasil' è una grande occasione per il nostro porto e auspico che la 'Vale' possa guardare al nostro scalo come uno dei porti di riferimento per i suoi traffici internazionali".
Ma non solo i traffici minerari. Durante la festa per l'attracco della super bulk carrier, svolta nella sede dell'Autorità portuale, l'assessore regionale alle Infrastrutture e mobilità Guglielmo Minervini, ha sottolineato la centralità del porto tarantino nonché il suo futuro sviluppo grazie alla Piastra logistica e alla Retroportualità. Riguardo la Piastra, che dovrebbe essere realizzata in cinque anni, le principali opere riguardano la strada dei moli, l'ampliamento del sesto sporgente, la piattaforma e la vasca di colmata per i materiali di dragaggio; mentre la piattaforma logistica vera e propria si estenderà su un'area di 150 mila metri quadrati.
Anche Confindustria – Taranto si è interessata alla logistica. Sul proprio house organ ne scrive Gianni Puglisi, capo gruppo del Gruppo ormeggiatori del porto di Taranto, ma pure presidente della Sezione marittimi, portuali e trasporti della stessa organizzazione confindustriale tarantina.

GIANNI PUGLISI SULL'HOUSE ORGAN DI CONFINDUSTRIA - TARANTO

Tecnologie per la logistica, aziende a lezione di futuro



Le finalità del progetto SinteSis - mirate essenzialmente ad incentivare l'innovazione nel sistema produttivo locale - avevano suscitato il nostro interesse già in un incontro tenuto nei mesi scorsi fra i componenti il direttivo della Sezione Marittimi Portuali e Trasporti di Confindustria Taranto ed il prof. Lorenzo Vasanelli, delegato alla Ricerca dell'Università del Salento. Sulla scorta di quell'esperienza, è nato successivamente il workshop sulle "Tecnologie della Logistica", rivelatesi particolarmente valido in quanto ideato a misura con le necessità di ogni singola azienda: il confronto, diretto e mirato, si è infatti realizzato in uno stretto rapporto che definiremmo 'sinergico' fra imprenditori e ricercatori.
L'incontro si è sviluppato in due parti: nella prima hanno relazionato i ricercatori, nella seconda sono intervenute le aziende; oltre ad una esposizione sintetica della propria struttura, le stesse hanno potuto mettere in luce le opportunità di innovazione insite nei loro sistemi esplicitando le proprie esigenze tecnologiche.
L'incontro, coordinato dal prof. Lorenzo Vasanelli, (ed introdotto da chi scrive), ha avuto inizio con l'intervento del dott. Stephen Taylor, dirigente del servizio trasferimento tecnologico per il Consorzio Area di Ricerca Scientifica e Tecnologica di Trieste. Taylor ha illustrato alcune metodologie di Business Intelligence per le imprese; il servizio, basato sul prodotto Explorer, si avvale di strumenti che consentono di sostenere processi decisionali aziendali volti ad attività di pianificazione di nuovi prodotti e processi e alla individuazione di tecnologie emergenti e trend di sviluppo in modo da poter orientare al meglio gli investimenti.
Ha fatto seguito l'intervento del Prof. Luca Mainetti, il quale ha illustrato alcune sue esperienze maturate su progetti di ricerca industriale che gli hanno consentito di mettere a punto una tipologia di lavoro flessibile di integrazione automatica di sistemi informativi applicati ad una filiera produttiva. Mainetti ha fornito alcuni esempi, tra i quali i sistemi per la tracciabilità

ed in particolare il software per la tracciabilità dei farmaci e, in merito alla filiera del tessile - abbigliamento, si è soffermato su alcune specifiche riguardanti la catena di approvvigionamento e di consegna delle merci e prodotti, applicabile anche in altri domini, come la catena del freddo e dei surgelati. Il prof. Vasanelli ha illustrato alcune applicazioni delle tecnologie elettromagneti abilitanti per la Rete Internet del futuro; quindi, ha illustrato le tecnologie dei sistemi wireless intelligenti, includendo l'identificazione a radio-frequenza (RFID), le reti di sensori (WSN) e le tecnologie di supporto, quali ad esempio gli RF-MEMS e la progettazione e realizzazione di dispositivi EM per la microgenerazione o la conversione di energia. Ha concluso la prima parte dei lavori la relazione del prof. Ghiani, responsabile del gruppo di ricerca operativa e logistica, il quale ha illustrato i risultati ottenuti dallo sviluppo delle metodologie previsionali, simulative e di ottimizzazione per la pianificazione ed il controllo dei modelli organizzativi innovativi della logistica. In particolare ha illustrato alla platea algoritmi e software applicativi sviluppati in diversi contesti, quali quelli della gestione di flotte di veicoli, raccolta di rifiuti e organizzazione aziendale sulle manutenzioni CBM (Condition Based-Maintenance). La seconda parte del workshop ha visto una 'inversione' scenica: protagoniste le imprese e spettatori gli esperti, in un crescendo, vicendevole, di esperienze dirette, pareri e proposte.

BOA ONDAMETRICA RECUPERATA NEL LITORALE DEL GOLFO DI TARANTO

La 'caccia al tesoro' degli ormeggiatori

Le due foto qui pubblicate richiamano un intervento di recupero di una 'boa ondametrica', effettuato da uomini e mezzi di mare e di terra del Gruppo ormeggiatori del porto di Taranto. La boa galleggiante è di elevato valore economico in quanto il suo interno contiene GPS, radiotrasmittenti e apparecchiature varie atte alla misurazione, registrazione e trasmissione dell'andamento delle onde nel Golfo di Taranto.
Questo intervento fatto dal Gruppo ha visto impegnati con una motobarca e una jeep lungo la costa che si estende da Taranto a Gallipoli. La seconda foto, con la boa semiaffondata nella rena dimostra la difficoltà della sua individuazione e quindi del suo recupero. Comunque, ciò è avvenuto e la boa è stata consegnata al Politecnico di Bari con il quale il Gruppo ormeggiatori ha da anni un rapporto di fattiva collaborazione.








Stn, presa diretta in lirica a Salerno

SVELATI A DIECI NUOVI GUARDIAMARINA NELL'AULA DEL CRUISER MSC LIRICA



I segreti dei servizi tecnico nautici



In occasione della sosta a Salerno della nave da crociera "MSC Lirica" lunedì 12 settembre 2011 nei saloni dell'unità si è tenuta una conferenza relativa ai servizi tecnico - nautici salernitani. La conferenza è stata ospitata dal comandante della prestigiosa unità della "MSC Crociere", capitano di lungo corso Michele Longobardi, e indirizzata a dieci Guardiamarina R.N. in servizio permanente effettivo del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera, accompagnati dal loro tutor, capitano di corvetta (CP) Leonardo Deri, del Compartimento marittimo di Savona.

Il primo argomento è stato il pilotaggio marittimo, di cui ha parlato Guido Sabatino, pilota del porto di Salerno. I successivi contributi sono stati quelli del capo degli ormeggiatori salernitani, Luciano Testa, e del capo dei rimorchiatori locali, capitano di lungo corso Antonio Serafini, i quali hanno illustrato e discusso le attività di loro competenza, a completamento del quadro dei servizi tecnico - nautici.

Erano inoltre presenti l'ammiraglio Giacomo Lo Presti, il tenente di vascello (CP) Maurizio Vitale, responsabile della Sezione Tecnica della Capitaneria di porto di Salerno, in rappresentanza del Compartimento marittimo di Salerno, e il comandante Luigi Di Luise, segretario generale dell'Autorità portuale di Salerno, il quale ha concluso la conferenza rispondendo alle numerose domande avanzate dai guardiamarina, futuri comandanti di porti.



foto: La 'MSC Lirica' nel porto di Salerno; foto di gruppo dei guardiamarina assieme agli esponenti di rilievo dello scalo marittimo campano che li hanno accolti; il capogruppo degli ormeggiatori del porto salernitano, affiancato dal tenente di vascello (CP) Maurizio Vitale della Capitaneria di porto di Salerno.


Rotta su
SAVONA
4 Km. di spiaggia
La più estesa della Liguria
20 Stabilimenti balneari
HOTELS - ALBERGHI - PENSIONI

TRE GIOVANI BALENOTTERE SMARRITE AGLI ALTI FONDALI DEL PORTO LIGURE



Escursione tra le banchine





I loro nonni si saranno probabilmente ricordati di un poster apparso nel 1934 nelle agenzie di viaggio di allora: un 55x 39, opera dell'artista Aurelio Craffonara (pagina precedente) magnificate il lido di **SAVONA** con i suoi **4 Km. di spiaggia**, che si afferma sia **La più estesa della Liguria**, che vanta la presenza di ben **20 Stabilimenti balneari** nonché la dovizia di **HOTELS – ALBERGHI – PENSIONI**. Oppure il ricordo è andato alla panoramica 'Savona dal Miramare' dipinto nel 1930 da Ludovico Cavaleri riprodotto nella pagina seguente (olio su tavola, cm. 66,5 x 77,8). E così, senza pensare ai 77 anni del dipinto o gli 81 del poster da allora trascorsi e ai cambiamenti sopravvenuti, tre giovani balenottere si erano chieste se non valesse la pena di andare a darci un'occhiata. Detto fatto, a inizio ottobre 2011, munite di una vecchia mappa della **RIVIERA DI GENOVA DI PONENTE** (magari simile a quella di qui sopra, pubblicata da Jodocus Hondius nella prima metà del Seicento) il terzetto vi ha puntato per quella loro estemporanea escursione; anche considerando che si trovavano a casa loro, in mezzo al 'Santuario dei cetacei', ad essi dedicato e riservato con tanto di limitazioni e regolamenti per le attività umane. Ma purtroppo per loro, non ave-

vano però messo in conto le trappole innescate dall'uomo ante-Santuario, che nello specifico loro caso era il labirintico porto di Savona, dal quale non riuscivano più a trovarvi la via d'uscita per riguadagnare il mare aperto.
Fantasiose divagazioni a parte, la 'visita' dei giovani cetacei era effettivamente avvenuta nella mattinata di domenica 9 ottobre 2011, alla presenza di numerosi testimoni oculari, primi fra tutti quattro ormeggiatori del Gruppo di Savona – Vado (Cirano Bellotto, Natalino Campidonico, Roberto Faccioli e Giacomo Sifredi), che li hanno pure fotografati con il proprio telefonino. Rimessosi dallo stupore per l'inconsueto incontro ravvicinato con i giovani ma pur enormi cetacei (una quindicina di metri di lunghezza per due di essi; poco più piccolo il terzo) gli ormeggiatori che avevano appena terminato un'operazione di attracco a una nave crociera e a bordo delle loro motobarche si dirigevano verso un successivo ormeggio, informavano la Capitaneria di porto della presenza degli animali nelle acque portuali interne. Poi, mentre dalla sala operativa dell'Autorità marittima si provvedeva a fermare la nave in arrivo per evitare che spaventasse o ferisse i cetacei, gli ormeggiatori guidavano, con successo, i mammiferi fuori dal porto, rimettendoli sulla giusta rotta, scortati da una motovedetta della Guardia costiera.
Rotta che nel savonese si dirige verso Vado e Bergeggi, seguendo la direttrice Mar Ligure – Golfo del Leone, ovvero lungo il lato settentrionale del triangolo che forma il 'Santuario dei cetacei', come osserva Faccioli.
Al quale era già capitato "di incrociare delle balenottere in aree portuali, ma mai proprio dentro il porto di Savona". Mentre Sifredi riassume la cronaca dell'incontro: "Avevamo appena finito di ormeggiare la nave crociera e stavano dirigendoci fuori per un altro servizio quando abbiamo intravisto il dorso di due balene. Non muovevano la coda; però respiravano di frequente con il loro caratteristico sbuffo e non si immergevano a lungo. La terza, più piccola, affiorava più di rado Abbiamo avvertito la Capitaneria di porto e poi ci siamo avvicinati con la barca, per vedere se ci seguivano".
Forse per curiosità, o forse per istintiva fiducia le balenottere tenevano dietro alle motobarche, con i motori al minimo per evitare apprensioni e repentini abbandoni. "Probabilmente erano entrate in porto mentre andavano in direzione di Vado ed erano rimaste chiuse dal molo degli Alti fondali", riprende Sifredi. "In ogni caso le abbiamo ricondotte fuori dal porto in mezz'ora. Non apparivano spaventate, ma piuttosto incuriosite e si avvicinavano alla barca quasi per gioco. I miei colleghi e io abbiamo così potuto vederle da vicino. E posso ben dire che a distanza ravvicinata sono animali veramente impressionanti per la loro taglia e per la sensazione di vigore che suscitano".



SALVATAGGIO DI UN PESCATORE (E DI UN GOZZO) ALLE PRIME LUCI DELL'ALBA



E nel *palmares* del Leone un altro tuffo *fuori stagione*

La casuale coincidenza del giorno nove. La mattina del 9 ottobre, con avvistamento e cordiale 'passeggiata' in porto di ormeggiatori del Gruppo di Savona - Vado in compagnia di tre balenottere; l'alba del precedente 9 settembre con il salvataggio effettuato da un componente del medesimo Gruppo di un settantasettenne pescatore dilettante finito in mare dopo una collisione tra il suo gozzo a motore di quattro metri e un peschereccio di ben maggiori dimensioni. Principale protagonista di quest'ultimo soccorso è Giovanni Leone, l'ormeggiatore noto alle cronache nazionali per un ammirevole atto che compì il 15 luglio 2002. Gesto che gli valse la Medaglia d'argento al valor civile, conferita il 30 luglio 2002, con la seguente motivazione: *"Nel corso delle operazioni di verifica che stava effettuando nel porto in qualità di ormeggiatore, si accorgeva che un'onda anomala aveva scaraventato in mare alcuni componenti dell'equipaggio di una motonave. Dopo aver allertato i competenti organi di soccorso, non esitava, con generoso slancio ed esemplare altruismo, a gettarsi nelle acque agitate in soccorso dei malcapitati. Nobile esempio di spirito di abnegazione e di alto senso civico."*.

Un 'vizietto' dunque, dato che anche in questo frangente, sebbene in condizioni meteo marine più favorevoli (temperatura piuttosto sul gelido a parte), Leone si era prontamente gettato in acqua per soccorrere l'anziano pescatore, a sua volta 'ripescato' bagnato fradicio. E che poi, rivestito con una tuta asciutta a bordo della motovedetta della Capitaneria di porto lì intervenuta (dopo la segnalazione - anche qui ai competenti organi di soccorso - dei due ormeggiatori:, che erano a bordo della motobarca 'Scirocco'), riprese la via di casa, presumibilmente scosso, però fisicamente illeso. Ma cosa era successo nelle precedenti ore di prima mattina? La

parola ai due ormeggiatori: Giacomo Sifredi e Giovanni Leone, impegnati per lavoro vicino all'area dell'accadimento. "Verso le sei di quella mattina eravamo in rada per le operazioni di ormeggio di un cargo, quando ci rendemmo conto che un grosso motopeschereccio che stava uscendo dal porto aveva fatto una repentina manovra di 'indietro tutta', con gran fumata nera dagli scarichi dei motori che ci aveva sorpresi e preoccupati". Considerato che le dimensioni causavano difficoltà di manovra all'unità da pesca gli ormeggiatori si avvicinarono con la loro più agile motobarca. E malgrado fosse ancora buio scorsero una piccola imbarcazione semirovesciata e soprattutto una persona in acqua. "A questo punto demmo l'allarme, e al tempo stesso recuperammo il naufrago, immediatamente tratto a bordo dalla nostra motobarca, del tutto illeso, a parte lo shock per il tuffo fuori programma".


58 Savona

INTERVENTO DEGLI ORMEGGIATORI ALL'IMBOCCATURA DEL PORTO CON CAPITANERIA E VIGILI DEL FUOCO

Salvataggio in mare all'alba

Un settantenne finisce in acqua dopo l'urto tra il suo gozzo e un peschereccio

Concluso il primo soccorso all'anziano pescatore, uscito nottetempo in mare a calare i palamiti, si trattava ora di tentare il recupero del gozzo che imbarcando copiosi fiotti d'acqua di lì a qualche minuto sarebbe affondato. E a quel punto intervenne Leone, obbligato a ripetere l'esperienza di quasi un decennio addietro, pur in situazione certamente meno drammatica. Che racconta: "Mi gettai in acqua per sganciale i motori fuoribordo del gozzo e assicurarli a una cima, in maniera di rendere più agevoli le successive operazioni di salvataggio dell'imbarcazione. Poi, i vigili del fuoco, nel frattempo arrivati con un proprio mezzo nautico, ci fornirono un supporto per facilitare il galleggiamento del gozzo e rendere possibile lo svuotamento dello scafo. Terminato il quale non rimaneva altro da fare che trainare la malconcia imbarcazione verso un posto sicuro. Cosa che ovviamente fu fatta".

Nella foto della pagina precedente: l'albeggiare nella rada di Savona (whotalking.com); sotto: la motobarca Scirocco, terza protagonista del salvataggio del pescatore finito in mare, ormeggiata ai pontili del Gruppo ormeggiatori di Savona - Vado



Portoferraio, 'Barbanera' in difficoltà



MOTOVELIERO ROMPE GLI ORMEGGI E LE ONDE LO SPINGONO VERSO LA DIGA



Ormeggiatori, salvataggio tra *i marosi*



Era sabato 5 novembre 2011 e le condizioni meteomarine avevano in gestazione il mostro che due giorni dopo si sarebbe abbattuto sull'Isola d'Elba provocando danni gravissimi e che soprattutto costò la vita ad una anziana persona. Comunque, anche senza i nubifragi di due giorni appresso, quel sabato le raffiche di vento di scirocco avrebbero raggiunto i 70 chilometri orari e le onde alte due metri avrebbero costretto le navi a rimanere alle banchine di Portoferraio per tutta la giornata.

Sempre a Portoferraio, in mattinata era anche avvenuta un'emergenza che ha costretto uomini e mezzi nautici del locale Gruppo ormeggiatori. Era successo che al motoveliero due alberi 'Barbanera', ormeggiato, in rada il vento ne strappasse gli ormeggi ponendolo in balia delle onde che lo spingevano verso la diga foranea del cantiere Esaom. Prontamente intervenuti, ormeggiatori e militari della Guardia di finanza su motovedetta constatavano che sull'imbarcazione non c'era nessuno. Appurato che non vi fossero danni strutturali, ormeggiatori e Fiamme gialle erano infine riusciti a ormeggiare il Barbanera in sicurezza.

(In basso: le onde che il 5 11 2011 sconvolsero la costa est dell'isola d'Elba – foto: Grazia Corradi e Massimo Mansini; Telenews.it)









Deflagrazione della bomba

Augusta, attentato in porto!



Allerta in sala operativa della Capitaneria

(ma simulato)



Augusta affina il sistema antincendio

Una delle cronache più fedeli e dettagliate della simulazione di una espolosione seguita da incendio effettuata nel porto di Augusta il 28 novembre 2011 è stata quella di SIRACUSANEWS fornita dal Gruppo ormeggiatori che vi ha partecipato, assieme al Gruppo barcaioli e ad altre componenti dei servizi tecnico nautici dello scalo marittimo siciliano.
Introdotta dal titolo: **Augusta: simulata al porto esplosione pacco bomba per esercitazione antincendio**, il servizio recita ... si è svolta all'interno del porto megarese la consueta esercitazione antincendio che, oltre a soddisfare la necessità di un continuo addestramento di tutti gli operatori del complesso sistema portuale di Augusta chiamati ad intervenire in caso di emergenza, ha anche l'obiettivo di verificare semestralmente l'efficacia delle procedure operative e la capacità delle risorse impiegate in caso di incendio in porto.
A differenza delle precedenti edizioni, l'odierno scenario dell'emergenza simulata aveva lo scopo di verificare l'idoneità ad accogliere "unità mercantili sinistrate" all'interno di una zona di mare, individuata per occasione a ridosso della parte centrale della diga foranea (cosiddetto "luogo di rifugio").
L'esercitazione ha avuto inizio con la simulazione dell'esplosione di un pacco bomba, tramite un fumogeno di colore rosso, a bordo della motocisterna Punta Azzurra, ormeggiata all'accosto 18 del pontile Super ISAB.
Sul luogo dell'emergenza si sono immediatamente recate due motovedette della Guardia Costiera di Augusta, unitamente agli uomini del distaccamento portuale dei VV.FF. di Augusta ed ai mezzi dei servizi portuali (Corporazione Piloti, Gruppo Ormeggiatori, Soc. Augustea, Gruppo Barcaioli e mezzi disinquinanti delle Società SNAD, Ternullo e Patania), i cui singoli interventi sono stati diretti e coordinati dalla sala operativa della Capitaneria di Porto di Augusta.
Al termine delle operazioni di spegnimento, si è recata a bordo del mercantile anche una squadra di tecnici, dotati di specifiche professionalità (cosiddetto "team di esperti" - composto, tra gli altri, da un Ufficiale Port State Control e dal nostromo della Capitaneria di porto di Augusta, dal Chimico del porto di Augusta e rappresentante del R.I.Na.), che ha rilasciato il nulla osta al disormeggio delle petroliera e al successivo trasferimento sino al "luogo di rifugio".

Sotto: altri servizi dell'esercitazione apparsi su 'La Sicilia' e 'Harbours.net



CAPITANERIA DI PORTO

Esercitazione antincendio su motocisterna



ALLARME BOMBA NEL PORTO DI AUGUSTA

Page 1 of 1

HARBOURS.NET


Tempestività
a Milazzo

SOLLECITO INTERVENTO DI ORMEGGIATORI-BARCAIOLI A UN NATANTE SPERONATO



Collisione (quasi) senza dramma

Battute finali dell'anno 2011 con brividi di terrore per un diportista al largo delle coste della Sicilia settentrionale. Un incidente, per fortuna senza perdita di vite umane, è avvenuto lo scorso 30 dicembre, intorno alle ore 8.40, ad un miglio dal porto di Milazzo tra una nave traghetto e una imbarcazione da diporto con una sola persona a bordo. Del fatto Biagio Aloi, capogruppo degli ormeggiatori e barcaioli del porto siciliano, ha trasmesso una sintetica relazione sia alla Capitaneria di porto di Milazzo sia all'associazione Angopi, di cui il Gruppo è componente.

Nella nota il capogruppo in particolare evidenzia la tempestività con cui sono scattati i soccorsi via Vhf. Informata della collisione fra i due natanti, la squadra di servizio del Gruppo ormeggiatori è intervenuta con la massima rapidità e con tutti gli uomini disponibili. Ciò ha consentito di soccorrere la persona che occupava il natante da diporto, che per sua fortuna, uscita incolume dal violento impatto, era riuscita a porsi in salvo gettandosi a mare, prima che l'imbarcazione entrasse in collisione con la nave traghetto e colasse a picco.



Coordinate dalla Capitaneria di porto di Milazzo, sono quindi seguite le operazioni di recupero del relitto. Esse sono state eseguite dal personale del Gruppo ormeggiatori e barcaioli che si è avvalso dell'apporto di due imbarcazioni del gruppo medesimo. Il recupero è stato condotto con tempestività e professionalità, pur in situazione di emergenza e pericolo. Doverosa, quindi, la gratitudine del capogruppo Aloi espressa alla Capitaneria nonché a tutti i servizi tecno-nautici del porto di Milazzo per il loro intervento e per la loro partecipazione alle operazioni resesi necessarie a seguito dell'incidente in questione.

IL CAPITANO DI FREGATA (CP) COKE VISITA GLI ORMEGGIATORI–BARCAIOLI

Benvenuto! di Gruppo al comandante della Capitaneria di porto di Milazzo



Pochi giorni dopo la nomina di comandante della Capitaneria di porto di Milazzo, avvenuta venerdì, 23 settembre 2011 (vedi a lato un'immagine della cerimonia, svolta davanti al cippo di Luigi Rizzo sulla banchina omonima), il capitano di fregata (CP) Fabrizio Coke si è recato in visita al Gruppo ormeggiatori e barcaioli. Il nuovo comandante è stato accolto dal capogruppo Biagio Eloi, che gli ha consegnato il crest del Gruppo, nonché dal presidente dell'Associazione nazionale Gruppi ormeggiatori e barcaioli Porti italiani, Cesare Guidi.





E ri-benvenuta nel Gruppo alla motobarca sinistrata

Crash a Milazzo titolava il 'Porti' del n° 2/2011 nel riferire di un incidente che aveva fracassato una motobarca degli ormeggiatori-barcaioli di Milazzo, fortunatamente senza danni all'equipaggio. Ed ecco che a inizio dicembre il Gruppo ridà il suo benvenuto all'imbarcazione completamente ripristinata e pronta a riprendere il proprio servizio.



Al nuovo Comandante ANGOPI augura Buon lavoro!

L'AMMIRAGLIO (CP) CACIOPPO È SUBENTRATO AL PARIGRADO BRUSCO



Cambio al vertice delle Capitanerie di porto

L'ammiraglio (CP) Pierluigi Cacioppo è il nuovo comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto. È subentrato al parigrado Marco Brusco nel corso della cerimonia di passaggio delle consegne svolta il 24 febbraio 2012 a Civitavecchia, nella piazza d'armi di Forte Michelangelo, alla presenza del ministro dello Sviluppo economico Corrado Passera. Nel ricordare il suo mandato appena concluso, Brusco ha citato in particolare l'impegno profuso nell'emergenza sbarchi a Lampedusa, nell'alluvione in Liguria e nel disastro della Costa Concordia all'Isola del Giglio, tutti eventi in cui "è stato profuso un impegno straordinario ed è stato fatto il massimo sforzo senza alcun risparmio". Il neo comandante Cacioppo ha, invece, ricordato che il Corpo delle Capitanerie "ha molti traguardi davanti a sé: il governo ha garantito finora le risorse sufficienti e auspico che possa continuare a farlo nel futuro".
A entrambi gli ammiragli gli ormeggiatori e barcaioli, attraverso la loro associazione nazionale Angopi, augurano un sereno e fattivo prosieguo dei loro programmi di vita e di lavoro.





Identikit di Ammiraglio (CP) Ispettore Comandante Generale del Corpo Capitanerie di Porto



L'Ammiraglio (CP) Pierluigi Cacioppo è nato a Roma il 1° giugno 1948, laureato in Giurisprudenza presso l'Università degli studi "La Sapienza" di Roma, è entrato in Accademia navale nel 1974/75 con il grado di sottotenente di vascello della Marina militare (Corpo Capitanerie di porto - Guardia costiera). Terminato il ciclo di studi è destinato alla Capitaneria di porto di Gaeta. Ha successivamente assolto una serie di incarichi, tra cui: capo dell'Ufficio circondariale marittimo e comandante del porto di Ortona (1983 - 1985); capo del Compartimento marittimo e comandante del porto di Gaeta (1992 - 94); capo dell'Ufficio programmazione e bilancio e dell'Ufficio controllo gestione del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera (1997 - 2002); Direttore marittimo e comandante del porto di Napoli (2003 - 2007).

Promosso Ammiraglio ispettore (CP) è in servizio a Roma presso il comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera, dove ha ricoperto l'incarico di capo del 7° Reparto ricerca e sviluppo e successivamente capo del 5° Reparto amministrazione e contabilità. Successivamente ha ricoperto l'incarico di vice comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto fino al 24 febbraio del 2012, attualmente è il Comandante Generale. Ha frequentato, tra l'altro, il 20° corso superiore di stato maggiore presso l'Istituto di Guerra Marittima di Livorno, e la 54^ sessione ordinaria dell'Istituto Alti Studi della Difesa di Roma.

E' inoltre insignito delle seguenti onorificenze e decorazioni: Commendatore dell'Ordine al merito della Repubblica italiana; Medaglia Mauriziana al merito per dieci lustri di carriera militare; Medaglia Militare di bronzo al merito di lungo comando; Croce d'Oro con stelletta per anzianità di servizio militare (40 anni); Commendatore con spade dell'ordine equestre al Merito Militense; Commendatore con placca dell'Ordine equestre del S. Sepolcro di Gerusalemme; Commendatore al merito del Sacro militare Ordine Costantiniano di San Giorgio; Nastrino di merito Stato maggiore Marina (oltre 10 anni).

Attualmente è responsabile unico del Procedimento per l'attuazione del 'Grande progetto nazionale VTS' cofinanziato con fondi P.O.N. Trasporti 2000/06. È stato responsabile d'azione per diversi progetti cofinanziati dal P.O.N. Sicurezza 2007/15 e dal Fondo europeo per le Frontiere esterne. È attualmente rappresentante italiano presso il consiglio di amministrazione dell'Agenzia europea per la Sicurezza marittima (EMSA) e rappresentate italiano presso l'High level steering group on SafeSeaNet presso la D.G. TREN - Unità G.1 della Commissione europea di Bruxelles.

Nel corso della carriera ha diretto o coordinato molteplici operazioni di ricerca e soccorso in mare, salvando numerose persone disperse o naufragate a seguito di incidenti. È stato Commissario straordinario per la bonifica dell'Area marina protetta di Baia. È autore di numerosi studi e pubblicazioni sul controllo di gestione del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera. Ha ricevuto il premio Cosimo Fanzago 2006 di Napoli con la seguente motivazione: "Per il suo impegno nel rilancio e nella valorizzazione della risorsa mare e delle coste per aver stabilito un proficuo rapporto con la città ed i beni culturali".

L'ammiraglio (CP) Cacioppo abita a Roma. È coniugato con la signora Maria Stella Bartoli e ha due figli.



Una immagine dell'avvicendamento all' Ufficio circondariale marittimo di Civitanova Marche

Da Civitanova a Porto Torres tourbillon di avvicendamenti

Dall'Ufficio circondariale marittimo di Civitanova Marche alla Capitaneria di porto di Porto Torres. Dal primo settembre 2011 al 9 marzo 2012 è stato un semestre d'intenso tourbillon che ha visto il susseguirsi di ben trentasei avvicendamenti al comando di Capitanerie di porto, Circoscrizioni marittime e Uffici locali marittimi ovvero al vertice delle Autorità marittime alle quali sono assegnati compiti preponderanti della portualità nazionale, con in primo piano la tutela della sicurezza. Il rito del cosiddetto passaggio di consegne è culminato, il 24 febbraio, nella nomina dell'ammiraglio (CP) Pierluigi Cacioppo al comando generale delle Capitanerie di porto, sino allora retto dal parigrado Marco Brusco.

Nel semestre settembre 2011 - marzo 2012 importanti Capitanerie sono salite alla ribalta del cambio del loro comandante. I casi di Cagliari, Ravenna e Roma - Fiumicino sono i più eclatanti, se non altro perché le tre località sono anche sede di Direzione marittima (che in totale assommano a quindici, essendo anche - oltre alle località citate - nei porti di: Ancona, Bari, Catania, Genova, Livorno, Napoli,Olbia, Palermo, Pescara, Reggio Calabria, Trieste, Venezia).

Non di meno, dal folto mazzo delle entità via via decrescenti, non meno rilevanti sono gli avvicendamenti sopravvenuti nelle Capitanerie di porto di Brindisi, Civitavecchia, La Spezia, Taranto e altre ancora nonché nelle entità minori che vi si accodano: Uffici circondariali marittimi (48 in totale), Uffici locali marittimi (132), Delegazioni di spiaggia (60). Entità minori per frequenza di movimento navi e intensità di attività portuali, ma non certo nel criterio della loro assunzione dei molteplici e complessi compiti ad esse assegnati.

Ed è proprio in coscienza di ciò che gli ormeggiatori e barcaioli degli specifici porti coinvolti nei cambi di comando e la loro associazione di categoria Angopi salutano chi parte con affettuoso ossequio, derivato dalla prolungata, fruttuosa collaborazione, mentre accolgono i sopraggiunti con l'augurio di una proficua permanenza nel nuovo Comando ad essi affidato. Di seguito, la cronologia degli avvicendamenti.

Avvicendamenti 2011

1 settembre - CIVITANOVA MARCHE
Il comando dell'Ufficio circondariale marittimo di Civitanova Marche va al tenente di vascello (CP) Lorenzo Masci, che subentra al parigrado Mario Poli.

2 settembre - CORIGLIANO CALABRO
Il capitano di fregata (CP) Massimo Seno ha lasciato il timone della Capitaneria di porto di Corigliano Calabro al capitano di fregata (CP) Antonio D'Amore, proveniente dalla Capitaneria di porto di Taranto.

2 settembre - PORTOFERRAIO
Il capitano di fregata (CP) Andrea Santini è il nuovo comandante della Capitaneria di porto del capoluogo dell'isola d'Elba. Rileva nell'incarico il parigrado Antonio Catino, trasferito a Pescara.

9 settembre - BRINDISI
Il capitano di fregata (CP) Claudio Ciliberti lascia per un incarico come comandante in seconda della Direzione marittima di Bari. Il nuovo comandante della Capitaneria di porto di Brindisi è il parigrado Giuseppe Minotauro.

9 settembre - GRADO
Il tenente di vascello (CP) Sergio Mostacci ha sostituito il parigrado Francesco Cillo come comandante dell'Ufficio circondariale marittimo di Grado.

9 settembre - SAN BENEDETTO DEL TRONTO
Il comando della Capitaneria di porto di San Benedetto del Tronto passa nelle mani del capitano di fregata (CP) Michele Castaldo che sostituisce il parigrado Daniele Di Guardo.

9 settembre - SANT'ANTIOCO
Il tenente di vascello (CP) Federico Pucci è il nuovo comandante dell'Ufficio marittimo di Sant'Antioco. Sostituisce il pari grado Antonio Masiello, destinato al Compamare di Olbia.

9 settembre - TERMOLI
Il nuovo comandante della Capitaneria di porto di Termoli è il capitano di fregata (CP) Claudio Manganiello, che sostituisce il capitano di fregata (CP) Raffaele Esposito.

10 settembre - LIPARI
Il tenente di vascello (CP) Giuseppe Donato si trasferisce alla Capitaneria di porto di Milazzo. Gli succede il parigrado Cosimo Bonaccorso.

10 settembre - PIOMBINO
Passaggio di consegne tra il tenente di vascello (CP) Alessandro Russo e il subentrante tenente di vascello (CP) Martino Rendina.

11 settembre - ISCHIA
L'Ufficio circondariale marittimo di Ischia ha un nuovo comandante: il tenente di vascello (CP) Francesco Scala, trasferito presso il porto di Civitavecchia, è sostituito dal tenente di vascello (CP) Dario Ambrosino, proveniente da Gaeta.

12 settembre - MARATEA
Il tenente di vascello (CP) Tiziana Manca subentra il parigrado Stefania Milione quale comandante dell'Ufficio circondariale marittimo di Maratea. Il comandante Manca assumerà un incarico presso il Ministero della Difesa.

12 settembre - POZZALLO
Il capitano di fregata (CP) Ennio Garro lascia la Capitaneria di porto di Pozzallo con destinazione Augusta. Al suo posto s'insedia il capitano di fregata (CP) Andrea Tassara, proveniente da Marina di Carrara.

14 settembre - PORTO GARIBALDI
Avvicendamento all'Ufficio locale marittimo di Porto Garibaldi. Il tenente di vascello (CP) Enrico Pasqualotto subentra al parigrado Sebastiano Carta. In occasione dell'avvicendamento è stata effettuata la posa all'interno del locale Ufficio dell'aspide, cannone risalente al XVI secolo rinvenuto nella acque antistanti Porto Garibaldi (vedi servizio).

14 settembre - PORTO SAN GIORGIO
Passaggio di consegne all'Ufficio locale marittimo di Porto San Giorgio tra il comandante Giuseppe Labanca e il successore I maresciallo luogotenente Np (CP) Gabriele Astelli.

16 settembre - LA SPEZIA
Trasferito alla Direzione marittima della Toscana, il capitano di vascello (CP) Lorenzo Cantore ha ceduto il comando della Capitaneria di porto della Spezia al parigrado Giuseppe Aulicino, proveniente dal Comando generale del Corpo.

16 settembre - MANFREDONIA
Il capitano di fregata (CP) Antonio Zanghì ha ceduto il comando della Capitaneria di porto di Manfredonia al parigrado Francesco Staiano. L'avvicendamento è avvenuto alla presenza dell'ammiraglio (CP) Salvatore Giuffrè, comandante della Direzione marittima di Bari.

16 settembre - PALINURO
Passaggio di consegne all'Ufficio circondariale marittimo di Palinuro tra il tenente di vascello (CP) Santo Altavilla e il subentrante parigrado Massimo Ruggiero.

19 settembre - CESENATICO
Il tenente di vascello (CP) Rosamarina Sardella è il nuovo comandante dell'Ufficio Circondariale marittimo di Cesenatico. É la prima volta che in Emilia Romagna c'è un ufficiale donna con ruolo operativo di comando in un Circomare. Sostituisce il pari grado Marco Mancini, destinato ad altro incarico alla direzione marittima di Ravenna.

19 settembre - FANO
Il tenente di vascello CP) Mario Esposito Montefusco assume il comando dell'Ufficio circondariale marittimo di Fano sostituendo il parigrado Armando Piacentino.

22 settembre - GIOIA TAURO
Il capitano di fregata (CP) Diego Tomat è il nuovo comandante della Capitaneria di porto di Gioia Tauro. Succede al parigrado Giuseppe Andronaco, che lascia per assumere un incarico alla Capitaneria di porto di Messina.

23 settembre - PORTO EMPEDOCLE
Il capitano di fregata (CP) Vito Ciringione ha lasciato il comando della Capitaneria di porto di Porto Empedocle al pari grado Rinaldo Di Martino.

23 settembre - RICCIONE
Il comandante dell'Ufficio locale marittimo di Riccione Saverio Trani lascia l'incarico per raggiunti limiti di età e passa le consegne al nuovo comandante Capo 1° Classe (CP) Ivan Pinzon.

23 settembre - TARANTO
Il capitano di vascello (CP) Paolo Zumbo lascia l'incarico di comandante della Capitaneria di porto di Taranto, destinato a Messina per assumere il comando del Reparto supporto navale della Guardia costiera italiana. Gli subentra il capitano di vascello (CP) Pietro Ruberto.

30 settembre - MOLFETTA
Passaggio di consegne alla Capitaneria di porto di Molfetta tra il capitano di fregata (CP) Enrico Cincotti e il subentrante parigrado Alessandro Ducci. Alla cerimonia ha presenziato l'ammiraglio (CP) Salvatore Giuffrè, direttore marittimo per la Puglia e la Basilicata.

21 ottobre - MILAZZO
Il capitano di fregata (CP) Marcello Calandrino, trasferito alla Capitaneria di porto di Reggio Calabria, ha passato al capitano di fregata (CP) Fabrizio Coke il comando della Capitaneria di porto di Milazzo.

23 ottobre - JESOLO
Il tenente di vascello (CP) Luca Torcigliani è subentrato al parigrado Barbara Magro all'Ufficio circondariale marittimo di Jesolo.

28 ottobre - SIDERNO MARINA
Il capo di I classe Np/Ete (CP) Rocco De Giorgio assume il comando dell'Ufficio locale marittimo di Siderno Marina. Rileva il parigrado Francesco Peluso, destinato all'Ufficio circondariale marittimo di Catanzaro Marittima.

7 novembre - CATANZARO MARINA
Catanzaro Marina. Assume il comando dell'Ufficio Locale Marittimo di Catanzaro Marina il capo di I classe Np (CP) Francesco Peluso.

8 novembre - MARETTIMO ISOLA
Il capo di I classe Np (CP) Giuseppe Musmeci è il nuovo comandante dell'Ufficio Locale Marittimo di Marettimo Isola. Sostituisce il comandante Michele Parisi destinato alla Capitaneria di porto di Trapani.

11 novembre - RAVENNA
Avvicendamento al comando della Direzione marittima e Capitaneria di porto – Guardia costiera di Ravenna. Al ca-

pitano di vascello (CP) Roberto Rufini è succeduto il parigrado capitano di vascello (CP) Francesco Saverio Ferrara.

7 dicembre - PESARO
Passaggio di consegne alla Capitaneria di porto di Pesaro. Al capitando di fregata (CP) Attilio Montalto, trasferito a Roma al Comando generale delle Corpo delle Capitanerie di porto, succede il parigrado Massimo Di Martino. La cerimonia si è svolta presso la nuova sede della Capitaneria, inaugurata lo stesso giorno alla presenza del Direttore marittimo delle Marche contrammiraglio (CP) Giovanni Pettorino (vedi articolo).

13 dicembre - CAGLIARI
Il timone del comando della Capitaneria di porto - Direzione marittima di Cagliari è passato dal capitano di vascello (CP) Giuseppe Mastroianni, trasferito alla Capitaneria di Ancona, al capitano di vascello (CP) Vincenzo Di Marco.

Avvicendamenti 2012

15 febbraio - MAZARA DEL VALLO
Alla Capitaneria di porto di Mazara del Vallo il capitano di fregata (CP) Davide Accetta prende il posto del pari grado Michele Maltese, destinato alla Capitaneria di Crotone.

27 febbraio - ROMA FIUMICINO
Il capitano di vascello (CP) Lorenzo Savarese è il nuovo comandante della Capitaneria di porto - Direzione marittima di Roma Fiumicino. Sostituisce il capitano di vascello (CP) Pietro Preziosi.

2 marzo - CIVITAVECCHIA
Forte Michelangelo spettatore dell'avvicendamento alla Capitaneria di porto di Civitavecchia. Il capitano di vascello (CP) Pietro Giuseppe Vella ha assunto il comando in sostituzione dell'ora ammiraglio in pensione Fedele Nitrella.

9 marzo - PORTO TORRES
Avvicendamento alla Capitaneria di porto di Porto Torres. Il capitano di fregata (CP) Giovanni Stella ha ceduto il comando in al parigrado capitano di fregata (CP) Marco Nobile
Tramonto sul mare di Porto Torres



INAUGURATA A PESARO LA NUOVA SEDE DELLA CAPITANERIA DI PORTO



Finalmente riuniti a calata Duilio

È stata inaugurata lo scorso 7 dicembre la nuova sede della Capitaneria di porto - Guardia costiera di Pesaro, che vede riunito tutto il personale nella struttura onnicomprensiva di Calata Duilio. Grande soddisfazione è stata espressa dal comandante uscente della Capitaneria capitano di fregata (CP) Attilio Montalto, cui è stato addirittura prorogato il tempo di servizio nel pesarese per assistere alla realizzazione di un progetto da lui stesso fortemente sostenuto per far fronte alle maggiori esigenze dell'Istituto. "Dopo anni di inevitabile frazionamento in più sedi, finalmente è possibile il ricongiungimento di tutti i servizi della Guardia Costiera nel naturale contesto portuale, con risparmio di risorse umane ed economiche ed ulteriore incremento di qualità, efficienza e funzionamento", ha detto Montalto, che ha poi soggiunto: "Nell'ottica di sviluppo si inseriscono la realizzazione dei nuovi alloggi del personale e la consegna del nuovo molo di levante, evento memorabile e atteso dalla comunità pesarese, in grado di creare occasioni di crescita per l'intera regione". L'inaugurazione si è svolta alla presenza dell'allora comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto ammiraglio (CP) Marco Brusco, accompagnato dal contrammiraglio (CP) Giovanni Pettorino, Direttore marittimo delle Marche, nonché delle massime autorità civili e militari. La benedizione è stata impartita dall'arcivescovo di Pesaro Pietro Coccia.





Nella foto in alto: immagine artistica della nuova sede della Capitaneria di porto - Guardia Costiera di Pesaro. Sopra: il taglio del nastro della inaugurazione effettuato dalla madrina signora Michela, moglie del prefetto di Pesaro Attilio Visconti; Giuseppe Vaccaj: 'Il porto di Pesaro' – 1867, olio su cartone (17x24) Musei civici, Pesaro.

STORICO CANNONE ESPOSTO AL CIRCOMARE DI PORTO GARIBALDI



Un 'aspide' per le battaglie navali della Serenissima Repubblica di Venezia

Lo scorso 9 settembre l'Autorità marittima di Porto Garibaldi ha aperto le porte a un cannone storico, datato tra Quattrocento e Cinquecento, rinvenuto casualmente nel dicembre 2009 nelle acque antistanti i lidi ferraresi dal motopeschereccio Rex della marineria dello stesso Porto Garibaldi. La cerimonia di consegna ha visto protagonista il tenente di vascello (CP) Sebastiano Carta, comandante uscente del locale Ufficio Circondariale marittimo, di cui era pure presente il suo nuovo comandante tenente di vascello (CP) Enrico Pasqualotto.



Il reperto, di sicuro interesse scientifico culturale, è stato restaurato dalla Soprintendenza per i Beni archeologici dell'Emilia Romagna. E proprio la preziosa collaborazione tra la Soprintendenza e il 'Circomare' di Porto Garibaldi ha reso possibile esporre il cannone nel luogo del rinvenimento, con atto formale di consegna temporanea.

Il cannone, realizzato con un'unica colata di bronzo, composta da una lega di rame e stagno, lungo 2,06 metri, è classificato come 'Aspide'. Il pezzo d'artiglieria faceva probabilmente parte dell'armamento di una galea veneziana, tipo di nave che poteva imbarcare a prua fino a un massimo di 7 bocche da



fuoco tra cui colubrine, falconi, falconetti, moschetti da braga, petriere da braga e cannoni volanti. Tali bocche da fuoco erano prodotte in proprio dalla Serenissima Repubblica di Venezia che all'epoca deteneva con la sua flotta la supremazia nel Mediterraneo. La particolarità dell'Aspide, rispetto ai pezzi di artiglieria dello stesso periodo è data dalla mancanza dei cosiddetti 'delfini', sorta di maniglioni ad anello posizionati nella parte superiore, al centro della volata, per poter muovere più facilmente il mezzo. La parete interna della canna è completamente liscia e non filettata, mentre il 'focone' (dove veniva posta la miccia di accensione di forma rettangolare) è posizionato sul lato destro dell'anello maggiore della culatta, diversamente da altri cannoni di epoca più recente che presentano il focone nella parte superiore, ritenuta più comoda per l'accensione.

Tale cannone poteva sparare palle di ferro del peso di 5 libbre e aveva una gittata massima compresa tra i 400 e i 500 metri. La sequenza di numeri (1 2 3 5) incisa sulla sommità dell'anello indica il peso espresso in 'libbre grosse' veneziane: dato che una libbra equivaleva a 477,494 grammi, il peso del cannone è di 589,705 kg. Il diametro alla bocca di fuoco ('tulipano') è di 10 cm, quello della culatta ('bottone') è di 31 cm.

Il reperto, che fa parte dei Beni culturali dello Stato, è esposto al pubblico in posizione protetta, su un apposito piedistallo di marmo, all'interno dell'Ufficio circondariale marittimo di Porto Garibaldi. Oltre al personale dell'Autorità marittima, che ha messo a disposizione i mezzi nautici e i sommozzatori della guardia costiera, sono stati coinvolti il nucleo subacqueo dei carabinieri e del Gruppo archeologico ravennate che ha fornito ulteriori mezzi e strumenti per le ricerche in mare.



Nelle foto della pagina precedente. Il tenente di vascello (CP) Sebastiano Carta riceve l'aspide in consegna temporanea per conto dell'Ufficio circondariale marittimo di Porto Garibaldi, da parte della Soprintendenza per i Beni archeologici dell'Emilia Romagna, rappresentata da Caterina Cornelio e Alain Rosa; assiste il tenente di vascello (CP) Enrico Pasqualotto (sulla destra) che nel medesimo giorno diverrà il nuovo comandante del porto adriatico. Il 'pezzo' d'antica artiglieria sbarcato dai pescatori che lo avevano rinvenuto nelle acque dei lidi ferraresi. In questa pagina. Particolare dell'aspide. Cerimonia del posizionamento dell'arma veneziana presso il 'Circomare' di Porto Garibaldi.

PORT STATE CONTROL NEL 2010: ISPEZIONATE 1981 NAVI NEI PORTI ITALIANI



Controlli senza sosta

In occasione della terza edizione del Salone della Giustizia svoltosi alla Fiera di Roma dal 1° al 4 dicembre scorsi, il Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia costiera ha presentato i dati relativi ai controlli effettuati sulle navi nel corso nel 2010. In tale periodo sono state ispezionate dagli operatori PSC - Port State Control - della Guardia costiera, specializzati nel controllo delle navi straniere che approdano nei porti italiani, 1.981 navi, delle quali 121 sono state fermate perché non rispondenti ai canoni di sicurezza previsti, mentre 312 sono state - nel 2011- le notizie di reato in materia di sicurezza della navigazione.

Il Corpo, inoltre, rende noto che è sempre più marcato lo sviluppo delle attività di polizia giudiziaria per reati comuni sia d'iniziativa che per attività delegata dell'Autorità giudiziaria (547 notizie di reato per reati comuni previsti dal Codice penale nel 2011). La Guardia costiera infatti svolge attività di polizia giudiziaria a carattere specialistico principalmente nei settori della sicurezza della navigazione, tutela dell'ambiente marino e costiero e pesca marittima.

Inoltre, in applicazione delle norme del Codice della navigazione - in particolare del libro IV - il Corpo svolge competenze accertative per numerose fattispecie penalmente rilevanti che in gran parte richiamano, direttamente o indirettamente, ipotesi di reato contemplate anche dal diritto penale comune. L'attività trova poi ulteriore fonte nelle norme del diritto interno, del diritto dell'Unione europea e dei trattati internazionali in vigore.







L'attenzione speciale sul *welfare marittimo*

Ma non solo accertamenti Port state control sulle navi straniere che approdano nei porti italiani. Ci sono anche approfondimenti riguardanti specificità di cui occorrono accurati controlli. Di una di queste se ne è per esempio parlato in un recente incontro avvenuto il 5 marzo 2012 tra il consigliere Maruska Piredda della Regione Liguria, responsabile Lavoro welfare, e l'ammiraglio (CP) Felicio Angrisano, comandante del porto di Genova. In tale occasione l'ammiraglio ha fornito una panoramica sull'attività svolta dalla Capitaneria di porto di Genova riguardo le condizioni di sicurezza e di lavoro del personale delle navi da crociera, nonché sulle navi mercantili.

In sintesi, i numeri registrati nel porto di Genova dal trasporto crocieristico nel 2011 oltrepassano i 3 milioni di passeggeri registrati sulle navi Msc. Per quanto riguarda la sicurezza sulle navi da crociera, i continui e capillari controlli da parte del personale della Capitaneria garantiscono la presenza a bordo di equipaggi qualificati e certificati. Situazione diversa è però quella che si verifica sulle navi mercantili, sulle quali le condizioni dei marittimi imbarcati spesso hanno degli standards al di sotto di quanto previsto dagli organismi internazionali.

A questo proposito, l'ammiraglio Angrisano, nella propria qualità di presidente del Comitato territoriale di Genova "Welfare della gente di mare", è in prima linea, in collaborazione con tutti gli operatori del cluster marittimo, per fornire una risposta concreta ed efficace ai bisogni dei marittimi, che, impossibilitati di scendere a terra, hanno necessità di acquistare medicinali, generi di prima necessità e di contattare le famiglie lontane.

Purtroppo, quando viene accertato che le condizioni dei marittimi a bordo sono inferiori agli standard, già bassi, degli organismi internazionali in merito alla sicurezza e salute sul lavoro, le autorità competenti possono provvedere al fermo della nave. A questo punto, si può verificare che l'armatore scelga di abbandonare la nave con tutto l'equipaggio, con conseguenti disagi ai limiti della sopravvivenza per il personale di bordo per cui è indispensabile l'impegno dei volontari della Stella Maris e del Comitato Genova "Welfare della gente di mare.



MOSTRA DI WALTER MORANDO AL SANTA CATERINA DI FINALBORGO



Quando l'arte s'incontrò col porto

Chi meglio di Gerardo Campidonico avrebbe potuto rappresentare l'incontro tra il rustico mondo del lavoro portuale con quello ispirato dell'arte? E allora, il past president di ANGOPI, Associazione nazionale degli ormeggiatori e barcaioli, che una vita trascorse a respirare salsedine, ben volentieri si è prestato a farsi testimone dell'inusuale binomio, vivificando il vernissage della personale dell'amico Walter Morando, incentrata su quando:

Il porto si fa arte

(di Anna Maria Faldini)

Nel Complesso monumentale di Santa Caterina, presso l'Oratorio de' Disciplinanti, a Finalborgo (SV), dal 22 gennaio al 26 febbraio 2012, Walter Morando ha esposto in una personale dal titolo 'Il porto si fa arte', dove l'artista descrive nei disegni, nelle tempere, nelle incisioni, nelle ceramiche, le cronache del lavoro portuale, facendo affiorare le memorie di un passato lavorativo recente, tentando di salvarne almeno il ricordo.

Tutto nella mostra 'Il porto si fa arte' suggerisce l'elemento tematico preferito da Morando. Ecco numerose bitte: quadri a tre dimensioni che mimano quei pesanti oggetti di metallo che servono all'ancoraggio delle navi nei porti. Le sue bitte sono in cellulosa, materiale piuttosto duttile che ha modificato, piegato, a cui ha aggiunto stoffa di ogni tipo, bulloni e pezzi dì ceramica per riprodurre, più che la realtà, la sua interpretazione di essa.

Numerosi quadri tridimensionali rappresentano pezzi di navi, che dal punto di vista estetico si arricchiscono di bulloni, a volte in metallo a volte in cellulosa, di colori acrilici e di smalti che mimano, anche tramite scritte parziali, la corrosione e la ruggine di pezzi di lamiere gettate via e dimenticate. Catene, dadi, bulloni, ammassi di oggetti metallici simulano in ceramica residui navali, segno tangibile dell'abbandono dell'uomo, della sua dimenticanza e del suo disordine, simboli leggibili di un porto universale, tracce lasciate da un modo di lavorare ormai stravolto dalle moderne tecnologie.

Walter Morando, nel comporre le sue opere, nobilita e rende onnipotenti ed onnipresenti nel tempo ricordi della vita del porto perché ne resti qualche testimonianza, qualche memoria, pur dalle parvenze ormai antiche. Il suo imperativo categorico è non dimenticare la fatica quotidiana di lavoratori senza nome le cui firme purtroppo non si trovano negli elenchi che donano l'eternità del ricordo; sempre, per contro, immaginare e riprodurne le tracce su oggetti abbandonati, per dare ancora vita agli umili e anonimi operai, che vi hanno lasciato tanto, forse troppo di sé.

Maestro Morando, qual è stato il suo percorso durante gli anni della sua attività artistica?

"Nel 2008 è uscito il volume 'Walter Morando - Sculture in ceramica in grès e in cellulosa' (Emme Emme CC) che prende in esame tutta la mia attività artistica precedente. Nel mio percorso nel campo dell'ar-







Nelle foto di questa e della pagina seguente. In alto: **Gerardo Campidonico;** ***sopra:*** **Garibaldi: omaggio dell'artista al 150° dell'Unità d'Italia.** ***Nelle altre foto:*** **opere di Walter Morando con modelle e nipoti; il pubblico all'inaugurazione della mostra**









te mi sono incamminato lungo un sentiero le cui caratteristiche mi affascinavano e incuriosivano e il desiderio di vederne la fine non mi ha ancora lasciato. La mia è quindi una ricerca molto personale ed assolutamente individuale: creo le mie opere per comunicare il mio pensiero, il mio lavoro è una forma di protesta tangibile per la direzione che ha preso il mondo. Il mio presepe ad esempio non è tradizionale, ma è un presepe di guerra. Ho cambiato i costumi, invece di militari romani ho posto militari della guerra del '40, i carri armati sostituiscono le catapulte, le pallottole le lance. Ho posto anche i nuovi idoli: il pallone e la televisione che devono distrarre la gente. Il mio presepe afferma che se Cristo nascesse ora, troverebbe ad ostacolarlo, come allora, il potere economico e politico e gli uomini si alleerebbero contro di lui al di là delle differenze di religione.





A testimonianza della mia evoluzione artistica ho una lunga serie di cataloghi pubblicati in occasione di esposizioni personali e collettive. Molte volte, sono stato chiamato a rappresentare l'Italia in mostre che si sono svolte in tutto il mondo e a cui un numero limitato di artisti viene invitato dagli organizzatori a partecipare. Di me hanno scritto Guido Seborga, Milena Milani, Riccardo Barletta e molti altri scrittori e critici d'arte. Sul tema del porto di Savona il regista Mimmo Lombezzi, da me coadiuvato, ha girato per RaiTv3 un documentario in tre puntate".

Mi può parlare del suo stile e degli elementi che ama rappresentare?

"Il mio stile è figurativo, se con questo termine si intende una rappresentazione fedele della realtà. Che cosa c'e di più figurativo della riproduzione precisa di pezzi di macchinari o di una lamiera tranciata proveniente dalla demolizione di una nave? Rappresento questi oggetti-simbolo per mantenere vivo il ricordo di un certo tipo di esperienze lavorative. Per esprimere queste visioni della realtà dimenticata del porto studio ed uso materiali come la ceramica e la cellulosa, che da me lavorate, ben mimano il metallo".

Vedo che sta dedicando molto del suo tempo alle incisioni...

"Sto lavorando molto alle mie incisioni. Per affrontare questa materia, alla fine degli anni '70, ho seguito i consigli dell'incisore Pietro Gatti. Attualmente questo percorso artistico sta destando in me molto interesse. Il lavoro di preparazione è molto lungo perché si devono fare un numero sufficiente di passaggi per ottenere ciò che si è programmato. È necessario, infatti, anticipare nella mente lo scenario da realizzare prima di incidere le lastre di zinco o rame con tecnica a freddo o con l'acido. Poi è opportuno verificare i risultati prima di decidere per la stampa dell'opera. I soggetti delle mie incisioni ruotano intorno al porto, al mare, al paesaggio. A volte coloro a mano alcune parti con gli acquerelli, ma più spesso preferisco usare tutte le sfumature del grigio e del nero".





Quel mare così diverso

CAPITANO MANUE

Ti immagino sul mare,
ad osservare le stelle.
Prosegui il tuo sognare,

tra legni e acciai di navi
fra attrezzi e vele al vento
sereno, come quando navigavi.

Questa è una rotta strana
senza il maestrale
e neppure tramontana.

Tu che insegnavi ad arte
a leggere e capire
mille nautiche carte,

non ne consulti alcuna
ma andrai dove vorrai
scortato dalla luna.

Mitico capitano,
sento la tua presenza
anche se sei lontano...

Caro fratello mio
aspettami, insieme a te a bordo
poi salirò anch'io.





Nelle immagini di questa pagina: ***Anna Maria Campello legge una sua poesia durante la presentazione de 'Il mio mare segreto' (in alto la copertina), nell'ottobre 2011 al Circolo CAP (Consorzio Autonomo del Porto, ora Autorità Portuale) di Genova.*** **Nella pagina seguente:** ***La festa dei bambini, svolta nel 2009 ai Magazzini del cotone del Porto antico di Genova, nei locali della 'Città dei Bambini e dei Ragazzi, impreziosita da un'opera che fonde gli inconfondibili tratti di Flavio Costantini a quelli altrettanto unici dell'artista genovese nonché indimenticato illustratore e soggettista Lele Luzzati (uno per tutti, autore dei geniali titoli di testa del film di Mario Monicelli 'L'armata Brancaleone'; e del quale la foto notturna - con inclusa una storica e opportunamente illuminata gru ad acqua - indica l'ingresso al Museo di Porta Siberia a lui dedicato). Città dei Bambini e dei Ragazzi dove è stata presentata 'Una piccola Arca di filastrocche', raccolta di 94 poesie rivolta al pubblico infantile, (in gran parte con protagonisti gli animali - tra cui l'Aragosta, qui pubblicata). È Illustrata con disegni di alunni di scuole primarie e il guadagno della sua vendita è devoluto in beneficienza ad una associazione nata a sostegno di neonati in difficoltà, attraverso la onlus 'L'Abbraccio di don Orione'.*** **Le ulteriori copertine** ***riguardano altre recenti raccolte di poesie pubblicate da Anna Maria Campello: 'Vita sul Bus', 'Scorci di vita' , 'I segreti del vento'.***

Leggere le poesie di Anna Maria Campello è tal quale bere un bicchiere d'acqua fresca in un giorno afoso: dissolve l'arsura e netta la mente. Leggere, poi, in riva al mare i suoi versi profumati di salsedine fa percepire lo sciacquio ritmato delle onde in maniera diversa, più intima, quasi ti volessero insegnare i loro segreti.

Segreti non differenti da quelli noti alla poetessa genovese, e che conservati nei più reconditi spazi della sua sensibilità, li disvela uno ad uno per impreziosire le sue rime. E allora: *Le onde spumeggianti / danzano col fruscio / del taffetà di seta, / lambendo scogliere / con preziosi merletti / che ricamano l'acqua...,* come incantano i versi di 'Portofino', *Terra di Liguria / custode amorosa / del suo Golfo Paradiso.*

Anna Maria Campello conosce assai bene il mare e quanto a esso attiene, anche nelle sue più dolenti manife-

stazioni, come accade anche nelle avversità della vita. Nelle sue poesie raccolte su 'Il mio mare segreto' sembra allora apparire un lirico, malinconico messaggio di fraterna vicinanza con i naviganti. Ed esprime un senso di condivisione marinaresca per chi ha scelto di vivere un lavoro esaltante e virile, ma pure pericoloso e di prolungate assenze dai loro congiunti.

Ma la raccolta presentata al Circolo CAP - per inciso, vincitrice del premio di letteratura internazionale ANPAI (l'associazione nazionale dei poeti, autori e artisti d'Italia) per una silloge sul mare - non ha soltanto trasmesso l'accorato, struggente ricordo del *Capitano Manue*; ad esso contrappone delicate pennellate di sorridente spontainetà: *I nostri passi giocondi / imprimono sulla rena / delicate, labili orme / e fantastici arabeschi / che la risacca furtiva cancella / in un fuggevole abbraccio.* E queste *soffuse note / del magico concerto delle onde,* le fa riecheggiare nel commento strumentale degli amici musicisti di cui ama attorniarsi e che con dovizia partecipano ai suoi appuntamenti letterari.



Appuntamenti letterari di volta in volta arricchiti di nuovi attestati e partecipazioni di prestigio nell'ambito della poesia nonché negli scorci della narrativa, della fotografia, della musica, della pittura. Ovvero, un amore genuino e famelico per l'arte sotto i suoi molteplici aspetti, tale da rendere speciali gli incontri di Anna Maria Campello con il suo pubblico. Incontri che inevitabilmente si risolvono, come evidenzia Maurizio Daccà, coordinatore del Gruppo (genovese) Commenda di San Giovanni di Prè, attraverso: *Saluti, baci, abbracci, fiori di tanti amici dimostrano come Anna Maria sia veramente apprezzata. Una persona sensibilissima con la passione per la sua Genova.*



L'ARAGOSTA

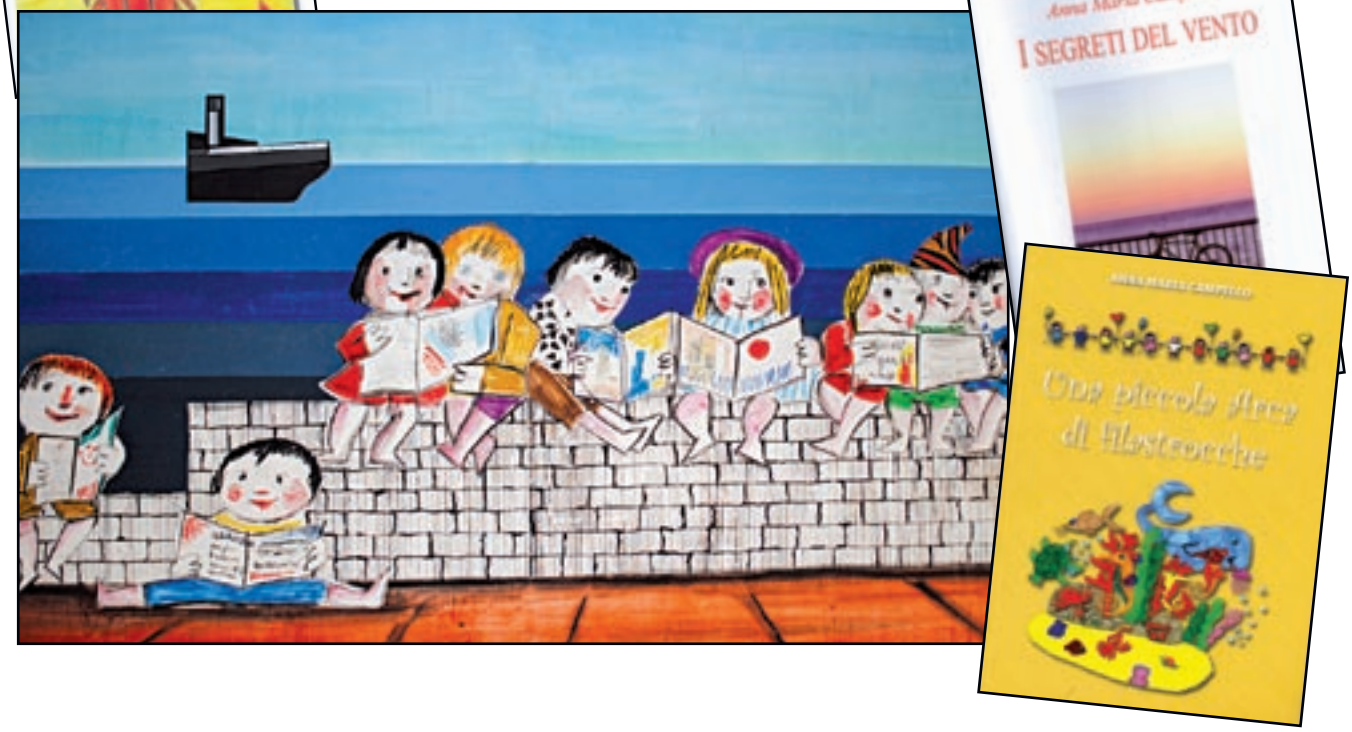
E' duro coriaceo
questo crostaceao
rosso "Valentino",
colore sopraffino.

Nella sua famiglia
succede un parapiglia,
quando i gamberoni
si credono più buoni

Ma tutta la tribù
ha vero sangue blu
ed in fondo al mare
vuol farsi rispettare,

per questo l'aragosta
con grande faccia tosta
vuol fare la guerrigliera
col suo abito da sera.










COSTA CONCORDIA