Porti & servizi tecnico nautici



PERIODICO DI ATTUALITA' E CULTURA MARINARESCA (edito da A.N.G.O.P.I. - Roma) - ANNO XIV N°1 (nuova serie) GENNAIO / MARZO 2009
Poste italiane S.p.A.-Spedizione in abbonamento postale - D.L.353/2003 (Conv. in legge 27.02.2004 n°46) Art.1, Comma 2 e 3, CNS/CBPA-NO/GE

ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI



Nel ricordo

di

Rosario

Porti & servizi tecnico nautici

PERIODICO
di CULTURA
e ATTUALITÀ
MARINARA

direttore:
CESARE GUIDI

direttore responsabile:
GIORGIO GIORGINI

redazione:
16144 GENOVA
Via S. Moro, 99
tel 010.8595957
mobile 335.6668744
fax 010.8595957
seaserv@tin.it

Progetto grafico,
impaginazione:
Sea Services

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

Autorizzazione:
Tribunale di ROMA
n° 299/2008

ANNO XIV
(nuova serie)
N° 1
GENNAIO/MARZO
2009

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 Ancona, 37
tel 06.44249850 / 44249853
fax 06.44249862
www.angopi.it

sommario



Il primo numero della nuova serie di 'Porti & Servizi tecnico nautici si apre *(da pag. 2 a pag. 6)* con il commosso, estremo saluto al collega ormeggiatore Rosario Cardile, caduto nell'adempimento del proprio dovere nel porto di Augusta. Assieme al suo, un ricordo *(pag. 4)* del comandante Antonino Munafò, apprezzato ufficiale di Capitaneria, perito in un incidente d'auto.

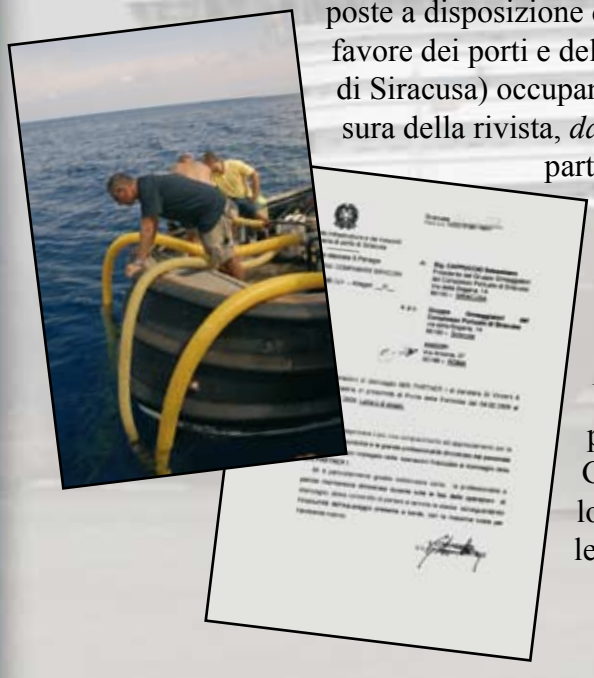
Alle pagine *7 e 8* è riportata una nota congiunta di Confitarma e Servizi tecnico nautici relativa alla presentazione in Parlamento della legge di riforma dei porti italiani; argomento di stringente attualità, questo, che era stato affrontato anche nell'ambito dei lavori attinenti all'assemblea generale di Angopi, svolta a Pomezia (Roma) il 12 dicembre 2008. Trattata *da pag. 9 a pag. 38* la manifestazione associativa si sviluppa in una serie di titoli: introduttivi, di cronaca, di contorno e soprattutto con la pubblicazione integrale della relazione del presidente Angopi Cesare Guidi *(da pag. 17)*, compresi gli allegati della sua audizione presso l'VIII Commissione del Senato e della sua informativa al Ministero dello Sviluppo economico. Speciale corollario della parte dedicata alle attività Angopi è la firma *(pag. 39 e 40)* di una importante convenzione riguardante l'innovativo processo di formazione professionale diffusamente affrontato in sede assembleare.



La cura della formazione professionale, ma anche l'alto livello organizzativo della categoria degli ormeggiatori e barcaioli italiani aveva già mesi addietro, esattamente a settembre 2008, favorevolmente impressionato un alto funzionario Ue, in visita conoscitiva al porto di Genova, ospitato dal Gruppo Antichi ormeggiatori *(pag. da 41 a 43)*. Mentre, sempre in tema di professionalità, ma questa volta asservita ad un salvataggio di eccezionale portata si è rivolto il conferimento di ambite medaglie al Valor di marina, punto centrale di una cerimonia svoltasi a Ravenna in ottobre 2008, seguita da una appropriata tavola rotonda imperniata sulla sicurezza: il tutto *da pag. 44 a pag. 54*.



Non medaglie, ma attestati ed elogi altrettanto indicativi delle qualità professionali poste a disposizione delle esigenze – anche di emergenza – a favore dei porti e delle navi (in questa occasione nell'area di Siracusa) occupano le *pag. da 55 a 58*. Mentre la chiusura della rivista, *da pag. 59 a pag. 64*, è dedicata alla partecipazione di uomini e natanti del Gruppo ormeggiatori e barcaioli di Piombino a una spedizione di archeologia subacquea nei fondali marini prospicienti la costa elbana di Marciana Marina. Una presenza che evidenzia l'ampio ventaglio delle 'utility' che i Gruppi sono capaci di estrarre dal loro bagaglio tecnico e professionale.







Un sorriso per saluto

Dopo tanti sacrifici eri riuscito a farti una bella casetta. Spero che da lassù non odierai il mare che ti ha sacrificato per sempre su questa terra. Proteggici, invece, dalle intemperie, e dal mare grosso a tutti noi marinai o portuali che siano. Grazie per il tuo sorriso sempre pronto per tutti. GRAZIE. GRAZIE. GRAZIE. GRAZIE.

L'accorato messaggio qui sopra fedelmente riportato è di uno dei tanti tra amiche ed amici che hanno voluto rivolgere l'estremo saluto a Rosario Cardile attraverso internet, su un blog di Augusta. Le parole sono più intense di un abbraccio; esprimono appieno l'affetto acceso dal caro estinto attorno a se. Affetto che il quarantasettenne ormeggiatore aveva saputo accattivarsi con i suoi sorrisi, che ora - gli amici ne sono certi - vorrebbe gli fossero resi accompagnandolo verso la sua nuova dimensione.



Quel mare che aveva 'sacrificato per sempre' Rosario era ancora corrucciato, col volto arcigno e livido mentre nella chiesa del Sacro Cuore si celebrava la funzione funebre. Il sacrificio di qualche giorno prima non lo aveva placato. Ancor meno si era placato il moloch degli infortuni, purtroppo ferocemente ostinato nel pretendere una triade di sacrifici giornalieri dal mondo del lavoro, compreso quello a ridosso e sul mare. Ed era proprio quel mondo che il pomeriggio del 14 gennaio, tre giorni dopo il mortale infortunio occorso a Rosario nelle acque del porto, colmava la chiesa dei suoi funerali e ne affollava il sagrato.

Dentro la chiesa e al suo esterno, confusi tra familiari, amici, conoscenti nonché rappresentanti di istituzioni e aziende, affranti e ancora increduli, i colleghi augustani del Gruppo Ormeggiatori, i 'cugini' del Gruppo Barcaioli. Ma anche ormeggiatori e barcaioli di tutta Itralia, giunti ad Augusta per testimoniare la costernazione dei loro Gruppi. Né poteva mancare l'Angopi, associazione ancora più coinvolta nel dramma sia per motivi di colleganza ed amicizia professionale sia per i suoi costanti sforzi volti ad accrescere i livelli di sicurezza a favore dei suoi aderenti, impegnati in ambienti di lavoro a rischio. Come pure non erano assenti gli abbracci europei di EBA, con le condoglianze dei colleghi francesi, olandesi, spagnoli, belgi..., e quelli mondiali di IBLA. Mentre, ancora, si ergeva il pensiero del comandante generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, tutore professionale della famiglia dei servizi tecnico nautici a cui Rosario apparteneva da un ventennio, e che così drammaticamente ha dovuto lasciare.

Gli ultimi suoi momenti si erano con-



sumati il 12 gennaio verso le 17,30 ai pontili del porto già avvolti dal buio, tra le briccole d'ormeggio, su una motobarca del Gruppo, scelta di profilo basso per meglio manovrare in condizioni di forte vento a raffiche, su un mare forza 7 - 8. Condizioni meteomarine difficili dunque, peggiorate dal fatto che lui e il compagno di motobarca dovevano operare tra due navi cisterna affiancate; ovvero in una sorta di micidiale corridoio-imbuto. E lì, la forza di un'onda maligna e rabbiosa, sopraffacendo l'esperienza e la perizia marinaresca dei due ormeggiatori, scaraventava l'imbarcazione contro il pontile, incastrandovela e catapultando Rosario contro la scaletta, alla quale tentava di aggrapparsi prima di venir meno. Qui, per giunta di sfortuna, sopravvenivano anche concatenazioni di evenienze avverse, tanto in mare quanto sul pontile, che ritardando l'arrivo di altri aiuti, purtroppo vanificavano anche il soccorso portato dal collega di bordo che aveva lasciato il governo della barca per non abbandonare il collega-amico. E che ferendosi egli stesso lo sosteneva a lungo appoggiato al parabordo della barca, sino all'arrivo di altri soccorritori finalmente sopraggiunti; ma troppo tardi per impedire il decesso di Rosario, ennesima vittima del lavoro.
Su questo tema, concluse le tristi incombenze funebri, presso la sede del Gruppo ormeggiatori il presidente di Angopi ha guardato con freddezza quanto mai emozionalmente costosa questa sopravvenuta offesa alla categoria. Il cui leit-motiv non si discostava granché - se non nello smarrimento emotivo del particolare momento - dalle analisi fatte in altre occasioni, a mente sgombra. Semmai, se un insegnamento era da trarre dal sacrificio di Rosario, era quello di non renderlo vano ponendolo quale monito per moltiplicare le attenzioni. Attenzioni personali e su ciò che circonda, senza dare né chiedere confidenza al mare durante qualsiasi genere di prestazione. E tenendo sempre presente che dietro alle manovre più banali si nascondono le insidie più subdole e pericolose, contro le quali non è consentito abbassare la guardia, neppure in virtù della padronanza del mestiere, per non parlare di presuntuosa sufficienza. Perché, parafrasando quanto detto da un grande scalatore riferito alla montagna: "quando il mare dice no l'uomo diventa meno di niente".

Sin qui spunti di cronaca sul tragico incidente occorso a Rosario, strappato all' affetto di madre, sorella e fratello nonché di amici e colleghi. Ma quali sono le impressioni e i sentimenti suscitati da questo sacrificio tra gli ormeggiatori che sovente, in tutta Italia, affrontano le stesse situazioni nei loro teatri di lavoro? Nella pagina seguente li esterna Lino Capozzi, del Gruppo di Livorno.

La scomparsa del Comandante Munafò

Lutto nel mondo delle Capitanerie di porto per la morte - a soli 52 anni di età - del comandante Antonino Munafò, causata da un tragico incidente stradale. La sua scomparsa si è tristemente riverberata anche tra ormeggiatori e barcaioli che lo consideravano un interlocutore serio e preparato, un profondo conoscitore del settore e con il quale l'Angopi da molto tempo aveva iniziato un proficuo percorso comune. E proprio in Angopi sono giunte loro testimonianze di grande afflizione e di profonda partecipazioneche da qui l'Associazione trasmette alla famiglia, assieme alle personali doglianze del presidente Guidi.
Per l'intera categoria Munafò rappresentava un saggio 'collega' di lavoro e un maestro di vita. Innanzi tutto, responsabilizzandone i componenti sul loro ruolo di operatori al servizio del bene comune; ma anche aiutandoli a perseguire, come uomini di mare nonché nelle loro attività marittimo-portuali, valori che innanzi tutto mettano al centro l'arricchimento dei rapporti sociali ed umani. E questo, detto da uomo di cultura e di impegnato nel sociale, quale era sempre stato.
Proprio del suo impegno sociale torna a mente uno degli ultimi incontri del comitato nazionale per il Welfare del mare, il 19 dicembre 2008. In quell'incontro Munafò raccontò della sua esperienza di Presidente di quello stesso comitato in quel di Siracusa. Con soddisfazione argomentò delle positive note di ritorno raccolte dai marittimi verso i quali aveva contribuito - e non poco - a mitigare le loro sofferenze vissute a bordo di navi sequestrate e in pieno stato di abbandono.
Anche per ciò resta il pregio di ormeggiatori e barcaioli di aver potuto ammirare le sue qualità umane e professionali che non metteva mai in evidenza per il suo carattere riservato, schivo, mai sopra le righe, molto a modo, affabile ed elegante nell'espressione. La sua assenza sarà come un'ombra per l'intera categoria!



Nella foto: Il comandante Munafò a sin. nelle Isole Eolie, all'assemblea Angopi, con il capogruppo degli ormeggiatori di Siracusa (al centro) e il sindaco di Lipari (a destra).



Augusta 14 gennaio 2009, ultimo, triste saluto ad un collega, vittima di un tragico infortunio sul lavoro. Ancora una volta abbiamo constatato quanto la categoria sia unita; ci siamo ritrovati, come ai convegni, colleghi, amici, provenienti da tutta Italia, così come avvenne a Ravenna, purtroppo appena 15 mesi fa. Ovvio dire che, per queste circostanze, non vorremmo mai riunirci. Ci siamo ritrovati quasi tutti senza saper cosa dire: è deprimente, avvilente dichiararsi pronti a intervenire per salvare una vita in pericolo e poi veder morire così due colleghi in gamba come erano Filippo Rossano e Rosario Cardile.

Non sto a descrivere le dinamiche relative al decesso dei nostri sfortunati amici, non è il caso di aggiungere cronaca a quella già diffusa da giornali e televisioni. Vorrei, invece, sollecitare un motivo di riflessione. Entrambi gli incidenti risultano, ai nostri occhi, accaduti durante operazioni rese piuttosto complicate dalle condizioni meteomarine e dal buio, ma tutto sommato non proibitive, seppur non banali. Le situazioni nelle quali si sono verificati le valutiamo momenti operativi di limitato impegno. Ma la trappola è proprio questa: esserci assuefatti ad operazioni di routine che ci fanno minimizzare i rischi, al punto di adottare i più elementari dispositivi di protezione individuale in maniera scorretta o addirittura incompleta.

Può sembrare superfluo ricordare che il nostro lavoro è rischioso, ed il rischio nasce a partire dall'ambiente nel quale prestiamo il nostro servizio. Già di per sé il mare non vuole confidenza, neanche quando è tranquillo. Non essendo il nostro elemento naturale di vita è necessario approcciarlo con le dovute cautele. Noi ci lavoriamo a diretto contatto anche mentre condizioni meteorologiche invitano le persone comuni a non uscire di casa. Siamo impegnati in un lavoro anche fisicamente provante, operando spesso in spazi angusti, alla conduzione di mezzi per i quali occorre una particolare perizia, inseriti in scenari industriali, ingombri di ogni sorta di ostacolo, esposti a forze gigantesche prodotte da mezzi enormi.

Sono infinite le situazioni, variabili ogni momento, che creano condizioni critiche di pericolo ed è estremamente diffi-

cile applicare nelle realtà portuali le leggi teoriche sulla sicurezza.
Volendo dirla tutta, applicare alla lettera le normative per la tutela dell'incolumità dei lavoratori complica non poco la scioltezza e la comodità dei nostri movimenti sullo scenario di lavoro, tale è complesso il teatro dove recitiamo il nostro ruolo professionale. Non di meno occorre applicarle con severa attenzione.
Anche per questo l'intero sistema portuale riconosce insostituibile il nostro ruolo di prestatori di servizi assolutamente necessari alla sicurezza in ogni porto.
Siamo ritenuti capaci di riconoscere, valutare, ovviare il pericolo per uomini, vettori e strutture con maestria, capacità, addestramento, esperienza, rapidità di valutazione e di intervento, riconoscendo le insidie nei luoghi e nelle condizioni meteo mutevoli. Perciò, la domanda da porsi è: possiamo salvaguardare tutto questo trascurando la nostra sicurezza?
Non siamo "operai normali"; ci considerano specialisti, siamo in grado di operare in condizioni difficili e comprendiamo esigenze dettate dalla necessità di lavorare utilizzando strutture talora obsolete o imperfette. Ma proprio per questo è necessario adottare tutti gli accorgimenti, gli strumenti, l'equipaggiamento e, importantissimo, il grado di attenzione, atti a garantire principalmente la nostra incolumità. Un incursore della marina, durante un'operazione militare non ha lo stesso atteggiamento, abbigliamento ed equipaggiamento di quando passeggia con la fidanzata; pur essendo la stessa persona, quando "lavora" assume l'atteggiamento idoneo all'incarico. Perciò è importantissimo, adottare scrupolosamente tutti i dispositivi di protezione individuale (D.P.I.) previsti dalle valutazione di rischio della certificazione ISO 9001 e dai protocolli A.S.L.
Quindi, rispettare tempi d'intervento adeguati e ragionevoli alle situazioni (la fretta è una insidia), non cedere a pressioni di chi per inesperienza o altro sottovaluta il rischio. Peraltro, presentarsi sottobordo in abbigliamento uniforme e correttamente rispettoso delle normative vigenti rende la nostra immagine più seria e affidabile.
Quindi contribuisce ad essere più credibili e ascoltati quando denunciamo pericolose condizioni e richiediamo modifiche e cautele per la nostra ed altrui tutela, perché così risulta evidente che siamo interessati in prima persona alla salvaguardia della vita umana.
"*SAFETY FIRST*" non deve essere una scritta decorativa su navi e strutture ma un sano, egoistico imperativo categorico.
Se ci proponessero di operare con un livello di sicurezza pari al 99,9% saremmo soddisfatti? Verrebbe da rispondere di si. Siamo una categoria di 850 persone, aver perso due colleghi a distanza di 15 mesi l'uno dall'altro, significa aver adottato un grado di sicurezza del 99,9 per cento in un anno. Se in freddi termini matematici sembra un risultato positivo, purtroppo, dolorosamente, non ci possiamo sentire soddisfatti di tale percentuale. Rendiamo dunque omaggio alla memoria dei nostri amici scomparsi raggiungendo il 101per cento di incolumità sul lavoro, assumendo in loro onore il ruolo di alfieri della sicurezza sventolandone la bandiera come sappiamo, con un atteggiamento serio, responsabile, curando e aggiornando il nostro equipaggiamento, l'addestramento, i nostri mezzi.
Auspichiamoci che nel nuovo prossimo corso di formazione e verifica organizzato dall'ANGOPI ci siano numerosi richiami e test sulla sopravvivenza e sicurezza individuale: è necessario ripetere all'infinito le raccomandazioni sulla sicurezza, perché le situazioni di pericolo si ripetono. E se il fato ha voluto privarci di due nostri amici, dobbiamo fare in modo che non possano accadere incidenti per negligenza o superficialità. Continuiamo a mantenerci in grado di salvare chi è in emergenza, come abbiamo fatto in passato e senza dubbio avverrà ancora in futuro, salvando noi stessi dalle insidie che ci circondano. Ammoderniamo, affiniamo l'approccio mentale nei riguardi del nostro lavoro, il più bello del mondo.
Un saluto a tutti, una preghiera per Filippo e Rosario.
Lino Capozzi - Gruppo Ormeggiatori Porto di Livorno



Nelle foto: sopra Rosario (ultimo a ds. accosciato) 'colonna' della squadra di calcio del Gruppo ormeggiatori di Augusta (altra sua passione era il ballo caraibico in cui eccelleva); nella pagina precedente: il pontile protagonista del dramma sul lavoro



Sicurezza

Una nota in merito alla revisione della legge di riforma portuale 84/94 è stata diffusa congiuntamente da Confitarma e Servizi tecnico nautici, con riferimenti al tema della sicurezza, nel cui ambito viene rilevato un sensibile calo dei rischi di incidenti nei porti; regresso ottenuto grazie anche ai continui investimenti effettuati dai servizi tecnico-nautici, tra i quali, recentissimi, quelli di Angopi



con i suoi percorsi telematici di formazione, formula inedita di accesso e dialogo immediati su tutta l'attinente galassia marittimo-portuale. Soprattutto di rilievo appare l'atteggiamento di assoluta avversione a qualsiasi forma di autoproduzione dei servizi tecnico-nautici, a fronte della salvaguardia occupazionale di alcune migliaia di addetti, quante cioè globalmente ne conta l'organizzazione dei suddetti servizi.

Dei quali servizi nella nota si apprezza la politica tariffaria al pari dei pregi organizzativi con cui le categorie professionali che ne compongono il sistema forniscono le loro prestazioni, scevre da pressapochismo tecnico, frammentazione organizzativa, superficialità operativa o mestieranza lavorativa. Malformazioni, queste, che mal risponderebbero alle esigenze operative di un ambiente marittimo-portuale in ininterrotta evoluzione. E che ancor peggio si conformerebbero al diritto alla sicurezza di persone, cose e ambienti, su cui molto viene tuttora speso in termini di risorse e d'impegno per perfezionarvi tempestività, efficienza, proprietà di dotazioni. Ma soprattutto, sicurezza da gestire non con 'presidi-spezzatino' bensì in forma globale, a prescindere da dove nel porto - molo, banchina, terminal, nave, infrastruttura e quanto molto e inaspettatamente di altro ancora - abbia a fare squillare il campanello dell'emergenza.

Ecco, di seguito, il testo della nota intitolata:

I Servizi tecnico nautici e Confitarma lanciano l'allarme: sicurezza e posti di lavoro a rischio nei porti italiani.

All'approssimarsi delle ultime fasi parlamentari e ministeriali relative alla presentazione in Parlamento della Legge di riforma dei porti italiani, emergono sempre più nettamente orientamenti a favore dell'introduzione di un'autoproduzione dei servizi tecnico nautici nei porti italiani

L'organizzazione dei servizi istituiti e regolati dall'Art. 14 della Legge 84/94 e dalla disciplina legale e relativi atti amministrativi adottati a riguardo, ha finora permesso nei porti commerciali italiani di mantenere livelli di massima efficienza per le manovre di ingresso e di uscita e l'ormeggio e disormeggio delle navi merci e passeggeri garantendo contemporaneamente il presidio di sicurezza, grazie agli investimenti continui effettuati dai servizi tecnico nautici in termini di numero e potenza dei mezzi, dotazioni strumentali e formazione professionale, che hanno prevenuto e abbassato sensibilmente i rischi di incidenti nei porti italiani.

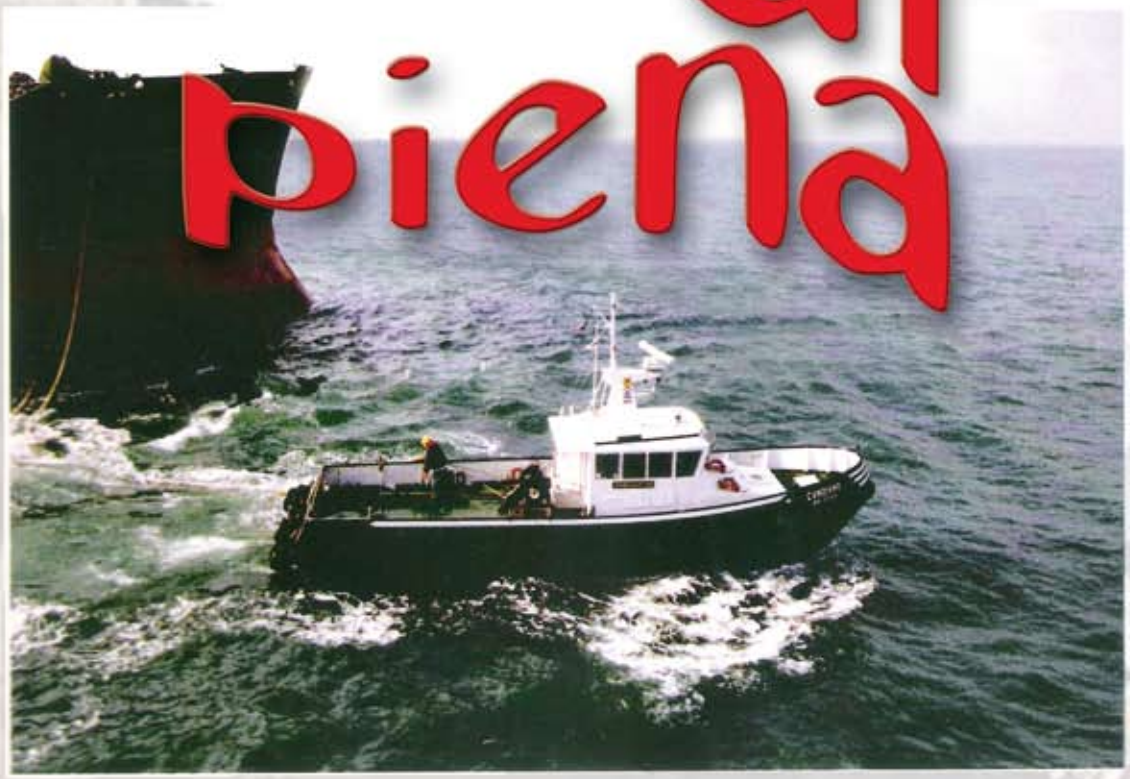
Tale funzione è stata formalmente riconosciuta dal cluster marittimo con la sottoscrizione dell'Accordo interassociativo, con cui Assoporti, Angopi, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedarlinea, Fedepiloti, Federagenti e Federimorchiatori hanno avanzato al decisore politico una proposta formale di modifica dell'art. 14 della Legge 84/94 nell'ambito del lavoro parlamentare di riforma. L'Accordo ha confermato i servizi di pilotaggio, rimorchio, ormeggio e battellaggio servizi di interesse generale che garantiscono nei porti la sicurezza della navigazione e dell'approdo e come ha commentato m audizione al Senato il presidente di Confitarma Nicola Coccia, la trasparenza del sistema tariffario consente un buon livello di efficienza e di economicità dei servizi a favore dell'utenza.

Angopi, Assorimorchiatori, Fedepiloti, Federimorchiatori unitamente a Confitarma chiedono che tale Accordo sia ripreso nel Disegno di Legge di riforma della 84/94 che sarà presentato in aula. L'introduzione di forme di autoproduzione nell'ambito dei servizi tecnico nautici mette a rischio un sistema che fornisce lavoro a 3.500 persone, a fronte forse di un ipotetico piccolo risparmio di bilancio di poche società, consentendo a queste l'abbattimento dei costi necessari a garantire la sicurezza della comunità portuale, in termini di persone, merci e navi, dell'ambiente eco-marino e della collettività a ridosso dei porti.

La sicurezza dei porti ha un costo che lo Stato non può accollarsi ma che il modello italiano ha risolto con l'intervento del privato in un ambito regolamentato che consente lo sviluppo di un'economia di scala che assicura il presidio di sicurezza permanente nei porti, garantendo lavoro e reddito a migliaia di famiglie.

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
GRUPPI ORMEGGIATORI E
BARCAIOLI PORTI
ITALIANI

Onde di piena



A.N.G.O.P.I.
Assemblea Generale
Roma, 12 Dicembre 2008
Hotel Selene - Pomezia



E Sant'Angelo punì l'ormeggio 'fai-da-te'

Non c'è dubbio: *'… è facile rilevare come tutti gli sforzi compiuti e che dovranno proseguire per migliorare costantemente le nostre qualità professionali, si muovono in una giusta direzione e cioè, quella di mantenere e rafforzare quella dignità che l'uomo acquisisce quando è in grado di esprimere al meglio le proprie capacità lavorative/operative e quando concepisce e fa propria, nel nostro caso, la funzione pubblica, che noi esercitiamo, come un servizio importante a vantaggio non solo dell'economia marittimo/portuale ma di tutta la comunità (sicurezza, ambiente, difesa delle strutture)'.*

La frase riportata nella pagina precedente è un passo della relazione presentata dal presidente di Angopi a Pomezia all'assemblea nazionale degli ormeggiatori e barcaioli italiani. È la sintesi degli impulsi etici e professionali che animano la categoria ed è proferita mentre a qualche chilometro di distanza, al centro di Roma, sul Tevere gonfiato da un prolungato nubifragio si consuma il crash di chiatte e barconi strappati dai loro ormeggi e spediti alla deriva nell'impetuosa corrente fluviale, sino a cozzare e annientarsi contro il primo ostacolo. Ostruzioni per lo più formate da ponti, tra cui quello sottostante a Castel Sant'Angelo, spettacolare immagine-simbolo dell'avvenimento capitolino, contro i cui piloni tra gli altri si schiantano due grandi natanti, andati completamente distrutti.

La singolare coincidenza del diluvio romano 'piove' sulla relazione Angopi quasi a volere ribadire e rafforzare il significato dell'affermazione sopra riportata, per altro ripetuta nella sua sostanza sia nel prosieguo di questa occasione assembleare sia in molte altre cir-





esternazioni di Angopi. E quell'onda di piena che per qualche tempo fa addirittura temere esondamenti del fiume in città sembra comunque volersi rivolgere a quel novero di elementi professionali, composti di esperienza e disponibilità, di organizzazione tecnica e operativa, di tempestività e di presenza edificate nel tempo da Angopi e dai Gruppi suoi aderenti.
In questo contesto fanno premio i piani di formazione che la catregoria, attraverso il timone Agopi, sta portando avanti ormai da un decennio senza interruzioni. Momenti formativi che attraverso specifici corsi consentono ad ormeggiatori e barcaioli di aggiungere al proprio bagaglio professionale ulteriori titoli di responsabilità marinaresca nonché approfondite nozioni che si diramano da antincendio a sopravvivenza e salvataggio, da primo soccorso alla moderna tecnologia di radar e altri strumenti di comunicazione e rilevamento, da azioni antinquinamento a lingua inglese, Con l'attenzione sempre volta alla sicurezza, sia in prospettiva preventiva sia sui metodi più efficaci per salvaguardarla.
Nel concreto, è ovvio che la concomitanza del crash fluviale con l'assemblea di Angopi sia avvenuta per una contemporaneità dettata non altro che da casualità. Non di meno essa giunge a rammentare per l'ennesima volta l'essenzialità degli elementi di cui sopra per parare insidie che, naturali o provocate da disattenzioni o incapacità, oppure, peggio ancora, dalla micidiale miscela di entrambe le situazioni, stazionano dietro ogni angolo, pronte a colpire nei più disparati ambienti, spesso con modalità e violenza imprevedibili. Come avvenuto, appunto, nella strage romana degli ormeggi fluviali, saltati come tappi di spumante sotto l'onda d'urto di una malcriteriata disposizione.

Nelle foto: immagini e filmati della piena del Tevere del dicembre 2008 che ha 'disormeggiato' diversi barconi e altre imbarcazioni impropriamente assicurate lungo le rive del fiume. Nella pagina precedente l'illustrazione della piena del 24 dicembre 1598 (un cinquecentenario appena sfiorato) che, con i suoi 4000 m³/secondo di portata d'acqua e l'altezza massima di 19,56 metri raggiunta al porto di Ripetta, fu la più alta mai registrata. Da rilevare che in quella piena crollarono tre arcate del ponte Senatario (come registrato dall'illustratore del tempo). Le arcate non furono mai più riedificate; da qui il nomignolo romanesco di 'Ponte Rotto'. A questa catastrofica onda di piena ne fece seguito, solo sedici giorni dopo, il 10 gennaio 1599, una seconda altrettanto devastante. Queste e altre piene di eccezionale portata 'ornano' la cosiddetta Colonna del porto di Ripetta, ora trasferita a Lungotevere Marzio. Nella colonna sono stati incisi sia le altezze raggiunte dalle piene sia i nomi dei Papi sotto i quali esse avvennero.





IN EVIDENZA A ROMA, ALL'ASSEMBLEA GENERALE ANGOPI DI FINE 2008



FORMAZIONE NO-STOP ADEGUATA ALL'EVOLUZIONE DELLO SHIPPING E PER CONTRASTARE LE INSIDIE ALLA SICUREZZA

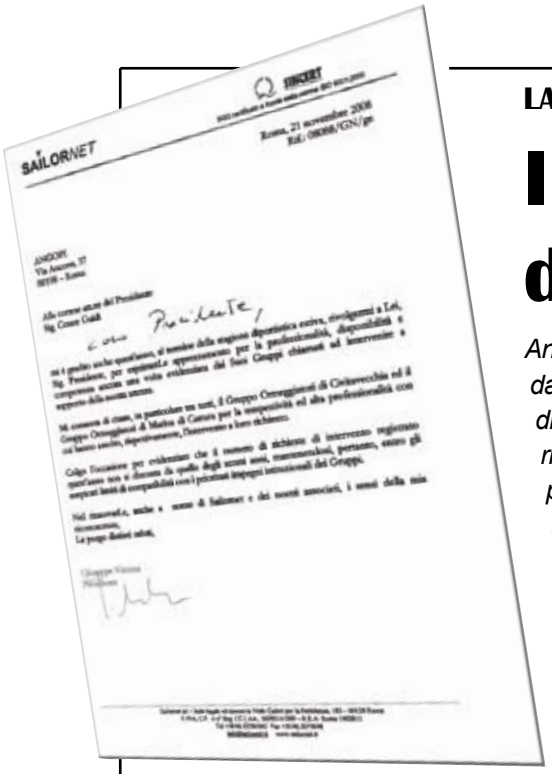
Balenii di luci nello sfondo dell'assemblea nazionale di fine 2008 dell'Associazione Nazionale Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli Porti Italiani. Ma anche preoccupanti addensamenti di nubi temporalesche gravide di pericoli per gli assetti sociali e solidali del mondo; e che minacciano di rabbuiare anche il panorama della categoria riunita nell'assise di Pomezia.
In questa alternanza di visuali limpide e offuscate scorre la relazione del presidente di Angopi, Cesare Guidi. Che da un lato non sottovaluta i pericoli dei diffusi segnali avversi che si riverberano anche nelle pieghe della categoria, ma che dall'altro pone bene a fuoco le possibili contromisure, tra cui una iniziativa associativa, ancora una volta innestata nell'ambito della formazione professionale.
Esposta con opportuna evidenza, tanto da farne uno dei punti cardine del contesto assembleare, l'iniziativa riguarda la formazione e ha più luce rispetto alle diverse altre sviluppate in tempi precedenti per affinare il tema formativo, base dell'architettura professionale e organizzativa della categoria. Perché stavolta vi penetra con inedita incisività avvalendosi di fattori più consoni e razionali riguardo la fruizione finale, come più diffusamente e propriamente scritto nella relazione, integralmente riportata più avanti in questa rivista.
In tal senso assumono criteri di assoluto valore le visite sui campi del Nord Europa che rivelano i risultati ottenuti nei programmi di formazione da colleghi di Francia e Olanda, paesi assai avanzati sotto tale profilo. E cruciale potrebbe poi rivelarsi anche la decisione di porre l'intera materia nelle mani di un soggetto unico, capace di coordinare le diverse discipline, seguirle nella loro evoluzione, aggiornandole di continuo per trarne il succo migliore. In altre parole, costruire un tirocinio di formazione professionale no-stop in sintonia con l'evolversi dello shipping a cui è volto nonché efficace contro le insidie alla sicurezza (ciò è illustrato con dovizia di particolari dal comandante Simone Quaranta, la cui organizzazione aziendale ha preparato un prospetto generale dell'iniziativa).
In questa matrice di formazione, a conferma della centralità dell'argomento, s'innestano direttamente, o vi entrano di riflesso anche i 'rapporti' esposti dei responsabili dei gruppi di lavoro di Angopi. In particolare ne discettano Gianni Puglisi di Taranto, Giorgio Pilara di Civitavecchia e Giuseppe Anziani di Olbia, coadiuvati dai contributi di Francesco Munari (il docente genovese collaboratore di Angopi per gli aspetti legislativi partecipa all'assemblea, assieme al dottor Barba altro assistente per le questioni inerenti al lavoro, entrambi - come sottolinea il presidente Guidi nella sua relazione - 'preziosi e sicuri punti di

tutti noi'), e quello di Marco Mandirola, ex presidente degli ormeggiatori di EBA per diversi mandati, attuale 'numero uno' di IBLA, associazione mondiale degli ormeggiatori, quindi tuttora al fianco di Angopi per offrirle la propria competenza in ottica europea e planetaria.
Riferendosi alla strutturazione del programma certificato di formazione permanente, il professor Munari sottolinea l'importanza dell'iniziativa, che si confronta con l'evoluzione del lavoro, aprendo 'un partita innovativa che guarda negli anni a venire'. Mentre Mandirola, dopo un'esauriente informativa relativa alla situazione europea in chiave portuale ed espresso il timore che qualcuno cavalcarhi la crisi economica mondiale per intrigare disdicevoli modelli di autoproduzioni anch'egli spende fervide parole a sostegno dell'iniziativa, vista nell'ottica di una professionalità resa autorevole da standard minimi uguali in tutta Europa.
Il presidente di Ibla si rivolge soprattutto ai giovani ormeggiatori e barcaioli, miscelando abilmente i suoi richiami agli immancabili, doverosi tributi ai sacrifici e alla dedizione dei 'vecchi' che sviluppando le linee guida di Angopi portarono la categoria all'attuale reputazione. Ruoli e situazioni di abnegazione e responsabilità che sotto altre forme e stimoli sono tuttora presenti, ereditati dagli attuali dirigenti della categoria espressi dai singoli Gruppi e che rappresentano elementi di continuità e ricambio generazionale proiettati nel futuro che man mano si tende a consolidare. Ed è su questa proiezione che si rilevano diffuse soddisfazioni. Per esempio, di Simona Mattei, della sede centrale di Angopi, che individua sempre più Gruppi che effettuano manutenzioni in proprio: ottima cosa per migliorare la gestione dei mezzi nautici, con vantaggi polivalenti per tempi ed efficienza nelle attività di ormeggio! Ma note compiaciute in varie forme giungono anche da Maurizio Bevere di Sarroch, Stefano Tricoli di Ancona, Lino Capozzi di Livorno; alle quali si contrappongono, però, le preoccupazioni di Giovanni Bevilacqua delle isole Egadi provocate dai problemi riferiti nel suo intervento, a favore dei traghetti Siremar, più oltre riportato.
Infine, spazio alle conclusioni del presidente Guidi, anche indotte dal dibattito sorto in sala. Per esempio, da Francesco Schiavon, di Venezia, che fornisce lo spunto - di straordinario rilievo e di proiezione avveniristica - del servizio al degassificatore di Porto Levante , con cui gli ormeggiatori hanno aperto una fase nuova, di tipo privatistico, con prospettive tutte da scoprire. Ma, in proposito, ci sono due rilevanti note. 1) per gli americani, principali responsabili del degassificatore, il primo requisito de seguire è la sicurezza; e il security first! è da sempre il comandamento di maggior conto per gli ormeggiatori e barcaioli. 2) la seconda nota si riferisce al fatto che dal management del servizio ormeggio e disormeggio 'sono stati accettati i mezzi nautici da noi proposti sulla base della nostra esperienza, della nostra cultura del mare'. Inoltre, sempre legati all'impianto off-shore dell'alto Adriatico ecco altri non trascurabili aspetti. Dall'importanza di avere fatto squadra con i piloti per eseguire un percorso univoco, portando avanti la trattativa nella sua completezza all'aspetto inedito di tre gruppi: Chioggia, Ravenna e Venezia, uniti per fare massa critica: esempio di spinte che, partendo dal basso, prospettano integrazioni tra Gruppi vicini tra loro.

Ormeggiatori a tutto campo

Ormai è una costante, amichevole ovviamente, ma non per questo meno accanita. È il minicampionato di calcetto a cinque che ormeggiatori e barcaioli disputano nell'arco di due partite ogni anno, in concomitanza con le assemblee nazionali della categoria. In linea di massima, le formazioni sono formate da elementi dei porti del nord Italia contrapposti ai colleghi centro-meridionali, isole comprese. E di ciò tengono




SAILORNET

Roma, 21 novembre 2008

Alla cortese attenzione del Presidente

Sig. Cesare Gatti

Caro Presidente,

mi è gradito anche quest'anno, al termine della stagione diportistica estiva, rivolgermi a Lei, sig. Presidente, per esprimerLe apprezzamento per la professionalità, disponibilità e competenza ancora una volta evidenziata dai Suoi Gruppi chiamati ad interventi a supporto della nostra utenza.

Mi consenta di citare, in particolare tra tutti, il Gruppo Ormeggiatori di Civitavecchia ed il Gruppo Ormeggiatori di Marina di Carrara per la tempestività ed alta professionalità con cui hanno assolto, rispettivamente, l'intervento a loro richiesto.

Colgo l'occasione per evidenziare che il numero di richieste di intervento registrato quest'anno non si discosta da quello degli scorsi anni, mantenendosi, pertanto, entro gli auspicati limiti di compatibilità con i prioritari impegni istituzionali dei Gruppi.

Nel rinnovarLe, anche a nome di Sailornet e dei nostri associati, i sensi della mia riconoscenza,

Le porgo distinti saluti.

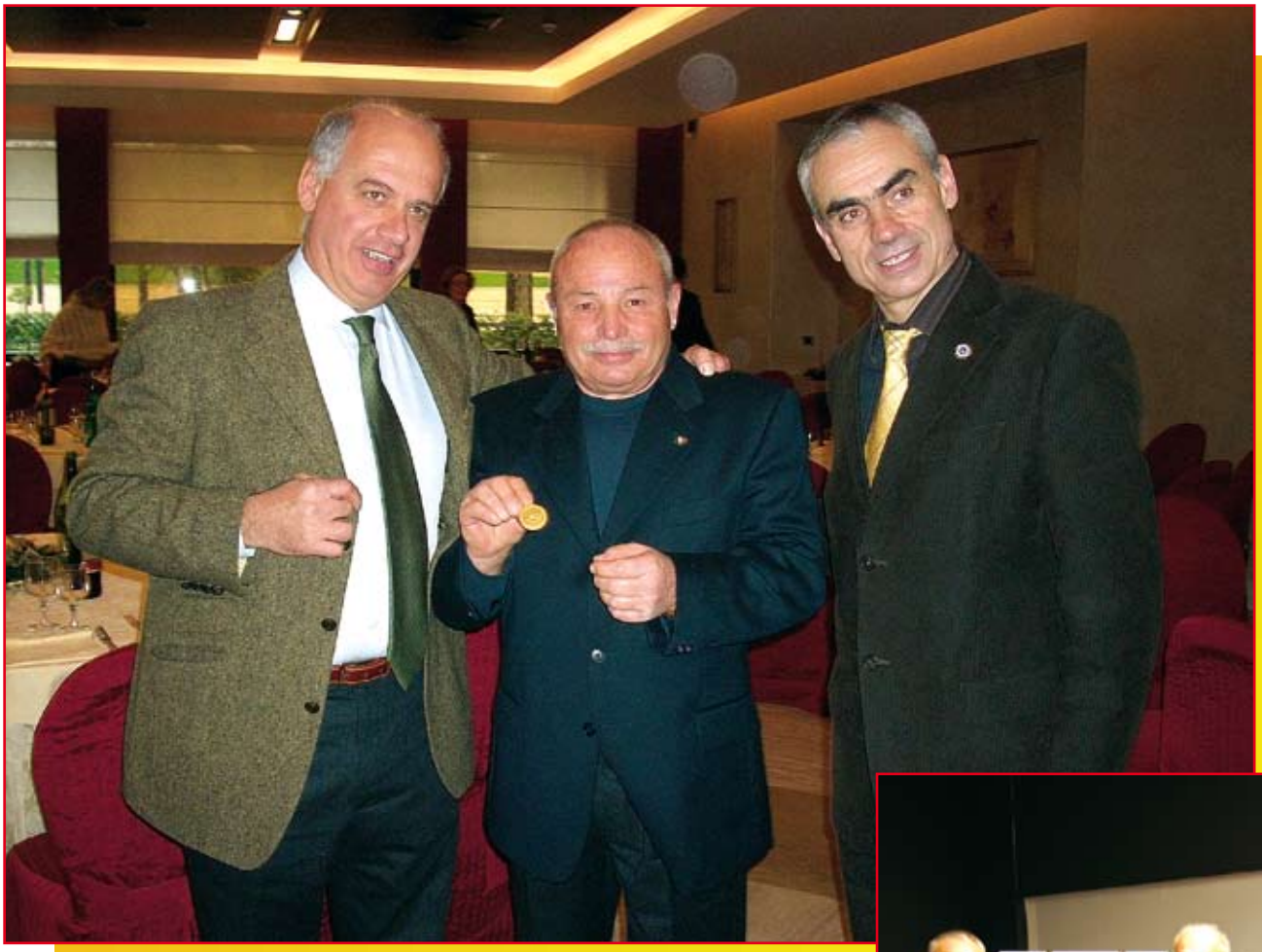
LA NAUTICA DA DIPORTO RINGRAZIA GLI ORMEGGIATORI

Il faro Angopi dell'assistenza nautica

Ancora parole di gratitudine dedicate agli ormeggiatori e ai barcaioli italiani dalla nautica da diporto. Sono espressioni che riassumono il gran numero di interventi eseguiti dalla categoria per risolvere problemi nautici di svariata natura a favore di chi ne ha chiesto l'aiuto per trarsi da impicci anche pericolosi e si è affidato alla loro perizia marinaresca. Le parole di riconoscenza sono di Giuseppe Nicotra, presidente di Sailornet, che dalla sede di Roma, in data 21 novembre 2008 così scrive ad Angopi:

conto anche le sostituzioni, assai frequenti e molto permissive, più per causa di fiato(ne) che imputabili a motivi squisitamente tecnici. Questo, però, senza diminuire la spettacolarità della gara (di cui, anzi, sono mantenuti gli elevati ritmi agonistici) né il tasso tecnico degli atleti, con soddisfazione negli spalti, majorette comprese. Ultima annotazione: le sfide sono punteggiate da caterve di gol (non necessariamente per colpa dei portieri). Forse perché si finisce per perdere il conto delle palle in rete che i match terminano in parità. Che alla fine tutti accontenta.





SANDRO GRESPI IN PENSIONE DA GIUGNO 2008

Angopi applaude il suo past-president

La stima, la simpatia e quindi l'affetto conquistato da Sandro Grespi durante la sua lunga permanenza ai vertici Angopi sono stati misurati dall'intensità e dal protrarsi dell'applauso rivoltogli dall'assemblea di Pomezia. Uno scroscio assai più che vivace e interminabile per salutarlo e augurargli un lungo, proficuo e sereno periodo di pensionamento. Una nuova fase di vita da lui iniziata a fine giugno 2008, dopo una intensa, dinamica, partecipe militanza nei vari livelli interni del Gruppo ormeggiatori del porto di Venezia. Ma anche un plauso di speciale calore per ringraziarne il saggio equilibrio con il quale, tra il 2002 e il 2003, resse la presidenza Angopi.







Nelle foto: Sandro Grespi (a destra nelle immagini) ascolta divertito i salaci commenti del suo successore Cesare Guidi; tra loro il presidente di IBLA, responsabile del raccordo di Angopi con Ue ed organismi internazionali Marco Mandirola. Di lato: un Grespi commosso mostra la medaglia-ricordo coniata da Angopi per i suoi festeggiati eccellenti.

POMEZIA, 12 DICEMBRE 2008
ASSEMBLEA NAZIONALE
A.N.G.O.P.I.



RELAZIONE DEL PRESIDENTE

Cesare Guidi



UNA FRASE DEL COMPIANTO VITTORIO FOA HA GUIDATO LA RELAZIONE DEL PRESIDENTE ANGOPI

Sulla traccia del 'grande vecchio'

Pensare agli altri, oltre che a se stessi e pensare al futuro, oltre che al presente.

Cari colleghi benvenuti a tutti: avervi qui ancora una volta così numerosi vi confesso che è un grande piacere, motivo di grossa contentezza, ma anche di sentita e profonda responsabilità. Desidero anzitutto ringraziare coloro che, sobbarcandosi una dura levataccia, viste anche le pessime condimeteo, hanno percorso tanti chilometri per essere qui con noi, vivere e partecipare insieme a noi questo momento di incontro. Ringrazio il Collegio dei Probiviri, il Collegio Sindacale, il Tesoriere, il Consiglio Nazionale che testimoniano ancora una volta il loro legame al nostro lavoro, al nostro impegno.
Ringrazio inoltre il Consiglio di presidenza, l'organo pulsante, il vero motore dell'attività associativa, per il prezioso contributo che sta fornendo a favore della difesa e dello sviluppo della nostra professione.

ARCHITETTURE ASSOCIATIVE

È trascorso un altro anno e come di consueto ci rivediamo qui a Roma, per rispettare un diritto e un dovere, in ottemperanza e in coerenza, alle regole che ci siamo dati con il nostro Statuto. Tutto questo, col procedere degli anni potrebbe farci sembrare l'Assemblea Generale una sorta di rito. Io, comunque, voglio dire che nel nostro caso questi momenti di incontro, interpretano

anzitutto l'essenza della nostra architettura associativa. Quindi, se sono stati un rito, lo sono stati nel senso di essere un rito propiziatorio. Infatti, durante questi nostri lavori sono sempre stati individuati compiti ed obiettivi, indicando anche le rispettive scadenze, conseguenti a quegli orientamenti che abbiamo individuato sulla base d'una analisi della realtà che ci circonda e in cui operiamo, traendone, di conseguenza, rilevarti cadute positive sul nostro comparto, concorrendo in questo modo a conferire dignità e tutele alla nostra categoria.

Mi preme a questo proposito rilevare che è la prima volta che l'Angopi affronta la sua Assemblea in un quadro generale così drammatico, qual è quello derivante da una crisi economica di cui conosciamo l'inizio, ma non ne vediamo né la fine, né possiamo valutarne oggi la profondità. Tutto ciò aggravato dai tragici eventi, quali quelli di Mumbai, tanto più preoccupanti perché non si riesce bene a percepirne l'origine e una precisa finalità.

È certo che il processo di globalizzazione basandosi su alcune linee che, accanto ad uno sviluppo economico quantitativo, ha coinvolto Paesi importanti del terzo mondo, vedi India e Cina, ha però provocato gravi ripercussioni negli assetti produttivi e sociali. Poiché, da un lato, ha aumentato gli squilibri tra ricchi e poveri, dall'altro ha creato una precarietà del lavoro tale da mettere in discussione le conquiste sociali esistenti nei Paesi avanzati, indebolendo, peraltro, le possibilità che avevano i lavoratori di poter programmare il proprio futuro.

Si è creata perciò un'altra causa che accentua l'indebolimento dei legami sociali e quindi, un decadere del senso di solidarietà che è invece ciò che tiene insieme e rafforza una società organizzata. Se a questo aspetto, ormai da tutti denunciato, si aggiunge la consapevolezza della dispersione e della distruzione accelerata delle risorse del pianeta Terra, ci rendiamo conto che non noi italiani, ma l'intera umanità si trova di fronte ad un bivio dal quale discenderà il nostro avvenire e soprattutto quello delle future generazioni.





LA BULIMIA DELL'IMMEDIATO

In questo contesto quello che più mi preoccupa, e che addirittura potrebbe travolgere tutte le conquiste realizzate in questi decenni dal mondo del lavoro, e che riguardano anche noi, sono le contraddizioni che emergono con chiarezza fra le stesse categorie esistenti nel nostro Paese: occupati-disoccupati; pubblici-privati; autonomi-dipendenti; stabili-precari; giovani-anziani. Questa deve essere una preoccupazione presente in ognuno di noi, così come ci deve impensierire la tendenza di una polverizzazione delle rappresentanze sindacali, ma soprattutto l'ormai chiaro approccio, largamente attuale anche nella politica italiana, di fare prevalere sempre gli aspetti immediati su quelli di prospettiva, che rappresentano la conseguenza dello "**spirito del nostro tempo**": di questo tempo.

È innegabile che siamo portati, un po' tutti, a conoscere il prezzo, ma certo non il valore delle cose, schiacciati sempre più dalla dottrina della "frenetica bulimia del presente", perciò non si pensa al futuro e si rifiutano, in quanto inutili, i valori che vengono dal passato. E allora mi sovviene alla mente

IL CORREDO FOTOGRAFICO

Scenario cupo per il nubifragio scatenatosi su Roma concomitante con l'assemblea Angopi di Pomezia; ma soprattutto un panorama assai fosco a livello mondiale per la recessione economica e produttiva, gli inesauribili focolai di violenza e il perdurare del tributo d'incidenti mortali sui luoghi di lavoro. Di fronte a ciò, non per eluderli quanto per risvegliare sprazzi di distensione, i resoconti assembleari sono corredati da riproduzioni di dipinti rigorosamente dedicati al mare.

Norbert Goenutte (1854 - 1894) Lezione di navigazione, 1884

B. Giuliano (Susa 1825 - Milano 1909) Pescatrici sugli scogli, 1882

bellissima frase del grande vecchio, Vittorio Foa, che ci ha lasciato nemmeno due mesi fa: *"pensare agli altri, oltre che a se stessi e pensare al futuro, oltre che al presente"*. Bene, il significato di queste parole cerchiamo di averlo sempre presente in noi.

NELLA PALUDE DEL PRECARIATO

La crisi economica, a cui accennavo, è direttamente responsabile della diffusione in tutto il mondo della attuale incertezza, paura e sfiducia, ma l'aspetto che in questa fase più mi preoccupa è che se prima di tutto, sottraiamo all'uomo proprio quelle qualità che si esplicitano attraverso il lavoro, sulle quali si sono costruite tutte le civiltà esistenti, è come se si togliesse a una persona la propria anima. Al riguardo dobbiamo anche riflettere sul fatto che i precari sono ormai diventati alcuni milioni di persone! Finora il problema era quello di favorirne il passaggio verso condizioni lavorative stabilizzate, ma ora l'obiettivo è diventato un altro: quello di evitare che queste persone siano licenziate senza la minima tutela, pensando alle condizioni, umane, sociali ed economiche nelle quali si verranno a trovare. E si badi che il fenomeno non colpisce solo le aziende private, perché anche le stesse amministrazioni pubbliche sono piene di precari. Quindi non si tratta di un incidente di percorso, o di un danno collaterale, ma è proprio la conseguenza inevitabile di questa impostazione, che ci ha resi refrattari nei confronti del lavoro e della sua etica, diffondendo una cultura dominata, fondamentalmente, dalla bramosia di realizzare comunque e dovunque, il massimo profitto possibile. Totem!! E le conseguenze le vediamo tutte. Ecco perché occorrono risposte urgenti ed efficaci, in grado di delineare da un lato, nuovi assetti e nuovi equilibri nei meccanismi di produzione e di distribuzione della ricchezza e dall'altro, strumenti efficaci di democrazia capaci di realizzare una società con maggiore trasparenza e più incisivi controlli nel sistema delle regole e delle responsabilità.



A. Salvetti (1854 - 1931
Costa toscana con vaporetto, 1925

Prendo atto che per far fronte alla tempesta recessiva, che ci coinvolge un po' tutti, in questi giorni si è cercato di mettere in atto misure quali quelle di sostegno ai redditi delle fasce più deboli: lavoro dipendente, pensioni; tutele per i giovani e precari; social card, bonus; ancoraggio dei mutui immobiliari al tasso del 4%; continuità delle linee di credito alle imprese; sconti sull'Ires e sull'Irap… Però non basta! Non perché la manovra del Governo sia timida, insufficiente o non vada nella giusta direzione, (non è tema dei nostri lavori…), ma perché bisogna cominciare ad introdurre nel sistema economico alcuni elementi di base per superare l'attuale tendenza consumistica dell'usa e getta, dello stile di vita che rende primario e massivo costosi, per quanto futili ed effimeri, bisogni. E questo serve non solo per rendere sostenibile, rispetto alle risorse del pianeta, l'economia mondiale, ma anche perché è necessario ritornare a valorizzare il progresso morale, sociale e culturale dell'uomo e, come dicevo, ritornare a valorizzare il vero significato delle cose.

LA SOSTANZA DELLE INIZIATIVE

Le tematiche affrontate, in questa parte della relazione, non sono affatto peregrine, tanto meno un pretesto per parlar d'altro, evadendo così le questioni che più ci riguardano; si tratta invece di argomenti estremamente pertinenti

perché mordono la carne viva del nostro destino, in quanto le nostre possibilità di lavoro, le nostre condizioni di lavoro, dipendono essenzialmente anche da questi problemi e da come si risolvono. Mi rendo conto che le cose che ho detto, per ovvie ragioni di spazio e di tempo, sono tratteggiate schematicamente e pertanto, possono rappresentare un'analisi molto parziale e limitata. Ritengo comunque, che siano utili nel corso dei nostri lavori, soprattutto per comprendere il significato profondo che ha assunto la costante iniziativa di tutti gli Ormeggiatori e Barcaioli del nostro Paese, che tenacemente ha inteso rafforzare, estendere ed approfondire le qualità professionali di ognuno di noi, e nello stesso tempo, assorbire la consapevolezza che la tutela del nostro lavoro si realizza innanzitutto attraverso l'efficienza che noi assicuriamo nello svolgere, su standard apprezzati da tutti, il servizio a cui siamo istituzionalmente preposti (è poi questa la sostanza del problema!).

A. Saracchi
Il porto di Genova



Alla luce di queste considerazioni è facile rilevare come tutti gli sforzi compiuti e che dovranno proseguire per migliorare costantemente le nostre qualità professionali, si muovono in una giusta direzione e cioè, quella di mantenere e rafforzare, come dicevo, quella dignità che l'uomo acquisisce quando è in grado di esprimere al meglio le proprie capacità lavorative/operative e quando concepisce e fa propria, nel nostro caso, la funzione pubblica, che noi esercitiamo, come un servizio importante a vantaggio non solo dell'economia marittimo/portuale ma di tutta la comunità (sicurezza, ambiente, difesa delle strutture…).

Forse do l'impressione di esagerare il valore della nostra funzione, ma non è questo l'intento. L'intento è semplicemente quello di rendere evidente la necessaria presa d'atto che il nostro ruolo ha un senso soltanto se rapportato alla qualità della generale funzione che quotidianamente garantisce.



Consalvo Carelli (Napoli 1818 - 1910)
Pozzuoli

Non mi sfugge di rappresentare una piccola categoria, che non può assumere un valore superiore alle proprie competenze/funzioni, voglio però, ancora una volta, sottolineare che per operare nel campo dei servizi e del settore pubblico in generale, comporta innanzitutto la necessità di aver assimilato una profonda consapevolezza, e cioè che sta a noi operatori dimostrare e battersi perché tali servizi siano sempre realizzati nel miglior modo possibile, perché è questo che dà un valore morale al lavoro, e che si fa a prescindere e a trascendere il valore specifico delle prestazioni erogate. Dalle esperienze e dai riconoscimenti ottenuti, ricavo la convinzione che l'impegno per il continuo miglioramento del servizio, condizione essenziale per ottimizzare il rapporto fra erogatore ed utente, è un'iniziativa che va condotta anche sul piano culturale, politico e sindacale se vogliamo effettivamente realizzare i risultati che tutti noi auspichiamo. Ed è qui che sta il segreto, se così possiamo dire, per difendere la nostra stabilità di lavoro!

DIETRO LE QUINTE DELLA CONGIUNTURA

Nel fare un breve consuntivo sull'attività svolta, mi preme mettere in rilievo che gli indicatori nel il trasporto marittimo, dati forniti nella scorsa assemblea di Pomezia, e confermati fino all'inizio dell'estate, davano stime

di aumento che si aggiravano intorno al 10-12% all'anno, fino ad arrivare al 2020 a un trend del più 50% nel trasporto merci e 35% quello passeggeri. Mentre nell'area del mediterraneo, ad esempio, la stima dell'incremento per il traffico containers era di circa il 9% annuo.

Fatta questa necessaria premessa e venendo alle cose concrete successe, o in corso d'opera, mi pare giusto mettere in evidenza due novità assolute nel campo del rinnovo tariffario.La prima è – tranne gli imprevisti dell'ultima ora: ma domani vedremo – che questo rinnovo viene realizzato entro il biennio stabilito; cosa che non succedeva da parecchio tempo (istruttoria 94-96). La certezza assoluta ancora non l'abbiamo, in quanto l'attuale crisi sta pesando fortemente sui bilanci delle compagnie armatoriali soprattutto in questa fase finale dell'istruttoria. Ricordo che l'istruttoria è iniziata quando eravamo ancora a quelle stime. Non a caso voglio segnalare che i rappresentati dell'armamento puntano ad una moratoria dello stesso rinnovo, per esempio prendendo a riferimento gli effetti del Decreto Legge 185, dove per fronteggiare l'eccezionale situazione di crisi, il Governo ha adottato, all'art.3 "Blocco e riduzione delle tariffe", alcune misure che di fatto "*sospendono fino al 31/12/09, l'efficacia delle norme statali che, obbligano o autorizzano organi dello Stato ad emanare atti aventi ad oggetto l'adeguamento di tariffe a carico di persone fisiche o persone giuridiche…*"

A. Casile
Barche sul canale



Assieme a questo, e ancora di più, va aggiunto il peso dell'attuale congiuntura economica. I numeri parlano da soli. Alcuni dati: Il Baltic Dry Index (BDI) l'indice, composto dalla media delle principali linee marittime internazionali, che misura il costo del trasporto delle rinfuse secche, è sceso a quota 804. Ciò significa che se a maggio il valore del nolo di una Capesize, nave le cui dimensioni permettono di passare il Capo di Buona Speranza, ma non Suez e Panama, era di 230.000 dollari al giorno, oggi riescono appena a riscuoterne circa 20.000 Una ulteriore conferma del momento estremamente delicato dell'economia mondiale, lo registriamo anche nel campo del trasporto dei container. Un esempio per tutti. Un anno fa il nolo sulla direttrice Asia - Europa era di circa 1.400 dollari a container contro gli attuali 350".



A. Dovera (Milano 1838 - 1895)
Venezia, veduta Isola S. Giorgio

La conclusione è che l'armamento intende assumere un atteggiamento "attento e misurato" di fronte ad un immediato futuro per il quale le previsioni sono vicine allo zero se non di decrescita. Se a questi dati aggiungiamo l'andamento dei mercati in generale, e se consideriamo che lo shipping è stato un supporto decisivo per lo sviluppo stesso delle economie mondiali, una situazione di questo genere dimostra la gravità e la profondità della crisi che stiamo attraversando. Certo noi queste cose le diciamo in relazione alla nostra modestissima questione del rinnovo tariffario, che sappiamo quanto incide, però emerge la consapevolezza e l'esigenza, che ancor di più dobbiamo assumerci la responsabilità di realizzare il massimo della funzionalità del servizio, sapendo che nel trasporto marittimo la tempestività, l'efficienza e la precisione sono fattori fondamentali anche per la determinazione dei costi.

SOLIDARIETÀ IN FORMAZIONE

La seconda novità è che abbiamo potuto compiere, riguardo all'entità delle stesse tariffe, un ulteriore passo avanti verso un difficile riequilibrio interno, immettendo per la prima volta, un chiaro elemento di solidarietà fra i Gruppi. Quello che in questa analisi mi preme risaltare – aldilà del 3.41% come punto di caduta che va aggiunto al consolidamento del maggior gettito del 9.13% conseguito nel biennio di riferimento, è che ogni singolo Gruppo acquisisce una responsabilità diretta verso un altro, o più Gruppi, e viceversa. E questo avviene, anche se certamente in forme economiche non particolarmente significative, su un terreno fondamentale sul quale poggiamo la nostra intera tutela: che è il costante approfondimento e sviluppo professionale.

A tal proposito intendo ribadire che la convenzione, che deve essere fatta, oltre che dall'Angopi, fra singolo Gruppo e la Thesi srl di Mola di Bari, è la testimonianza concreta, anzi potremo dire è il "**certificato di solidarietà**" che formalmente assumiamo in quanto, all'interno della convenzione ci impegniamo ad addossarci queste responsabilità. Arrivati a questo punto dobbiamo riconoscere che da parte dell'intera delegazione Confitarma, Federlinea e Federagenti, oltreché Assoporti e lo stesso Ministero, abbiamo trovato interlocutori che hanno dimostrato attenzione, sensibilità e la massima comprensione. Allo scopo voglio dire, anche se obiettivamente forse lo ritengo superfluo: è evidente che questa posta inserita in tariffa, va considerata come una partita di giro e quindi utilizzata soltanto per gli scopi previsti. Ogni singolo Gruppo nello schema della spesa ammessa che riceverà, avrà quindi **chiaramente indicato il quid riconosciuto** per l'attività formativa. Va anche detto che con questa iniziativa suffraghiamo in modo

A. Figari (SS 1858 - GE 1945)
Mareggiata a Camogli

in basso
L. Pasini (RE 1861 - MI 1949)
Il porto di Camogli





formale, l'assunzione di responsabilità. Penso di poter dire che nell'intero panorama circostante, siano ben scarsi i precedenti che hanno la stessa natura e lo stesso significato di questa nostra azione che abbiamo messo in atto, anche se ribadisco, parliamo di modiche somme.
Intendo inoltre evidenziare che l'aver fatto questa scelta, comporta prima di tutto per l'Associazione stessa e per i singoli Gruppi, un grosso impegno e un'attenzione costante affinché l'intero progetto non solo si realizzarsi, ma si realizzi bene e seriamente. Stiamo, infatti, investendoci – atteso che lo vogliamo certificato e che il programma deve ottenere l'assenso, anche nei suoi contenuti, da parte delle competenti autorità del Ministero dei Trasporti, ivi incluso il Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto – la nostra stima ed affidabilità, in quanto la sua riuscita significa, ancora una volta, che il ruolo dei Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli è un ruolo che impone e richiede sempre una più alta qualificazione, una crescita delle competenze, una responsabilità verso un miglior presidio dei processi organizzativi e operativi.
Formazione, quindi, come mission per il miglioramento della nostra generale qualità e soprattutto come rafforzamento del Gruppo e della sua funzione. A conferma di ciò penso che giovi citare le frasi del Dott. Calliendo, Direttore Generale Direzione Porti, alla tavola Rotonda di Ravenna che, nel suo autorevole intervento, oltre a ricordarci che esiste qualche campanello d'allarme, ha parlato di Carta delle Professionalità, "*da giocare fino in fondo attraverso un costante incremento degli standard, come uno dei motivi più forti per poter essere presenti anche laddove non vi fosse la protezione che vi deriva da un mercato regolato*".

C. Aimetti
Il porto di Genova (1957)



QUALIFICAZIONE CERTIFICATA

L'obiettivo quindi che ci poniamo, con questo programma di qualificazione Certificata Angopi, innanzitutto, come dicevo, è quello di aiutarci vicendevolmente, coniugando questa solidarietà alla capacità di elaborazione nell'affrontare i cambiamenti che avvengono nel nostro settore, insieme allo sviluppo e arricchimento delle risorse come percorso di crescita del livello di apprendimento per tutti e per tutta la vita.
Il progetto che stiamo per licenziare penso di poter dire che rappresenti un modello avanzato di formazione, in quanto come Gruppi siamo sostenuti nei nostri percorsi di sviluppo, non solo nell'acquisizione delle risorse necessarie, ma accompagnati attraverso interventi consulenziali sulla professionalità delle persone, nel perseguimento di un valore aggiunto, per esempio, con l'istituzione della figura del Tutor interno, e quindi la sua capacità di trasmettere conoscenze e know how, di fare gruppo e di fare squadra, ed infine imparare, se non tutti ma il maggior numero possibile di colleghi, l'utilizzo delle nuove tecnologie informatiche e delle nuove competenze.
Parlando poi dei titoli professionali sul DM del 30 novembre 2007 abbiamo in parte recuperato con la nota del 14 novembre u.s. del Ministero dei Trasporti – Personale Marittimo. Ritengo che questo sia un risultato particolarmente importante, perché se non l'avessimo ottenuto, si rischiava una generale squalifica della categoria, veramente pregiudizievole, oltreché, in alcune situazioni, addirittura il blocco dell'attività istituzionale con particolare riferimento agli approdi in off-shore. Devo dire che da parte del citato Ministero, nell'ultimo confronto, è stata molto apprezzata l'evoluzione che

la categoria ha realizzato in questi anni, compresa la capacità di raccogliere le sfide, che si trova a dover fronteggiare, dando delle risposte come quelle realizzate con l'intesa relativa al terminal Gnl Adriatico o per esempio, l'accordo sottoscritto con i colleghi di Rotterdam, che ci sta vedendo protagonisti in diverse parti del mondo, fatto peraltro che ha avuto e continua avere una proficua risonanza.
Sono anche queste le ragioni che hanno permesso la nota del 14 novembre. Resta tuttavia ancora da definire il chiarimento a proposito della possibilità di sviluppo di carriera al nostro interno, almeno per quanto concerne il conseguimento dei titoli di Comandante su navi di stazza compresa tra 500 e 3000 GT e/o di Direttore di Macchina su navi con apparato motore principale tra 750 e 3000 KW. A tal proposito, fermi i nuovi e necessari requisiti previsti dalla normativa (titolo di studio, attività corsuale richiesta, certificati…) siamo impegnati a far considerare come valida la navigazione effettata sulle nostre unità. Quindi, per quanto possibile, prevedere un'integrazione, all'art. 2.2 il DM 141/2008, che espressamente comprenda anche le unità in servizio di ormeggio e/o battellaggio.

G. Gatti
In porto



ANGOPI IN AUDIZIONE

Venendo ai problemi giuridici e legislativi, per quanto riguarda l'azione Angopi, dico che in sede di audizione al Senato tenutasi il 28 ottobre scorso, abbiamo confermato la nostra posizione rispetto alle modifiche da portare all'art. 14 della L. 84/94, nel senso di rafforzare e migliorare la collocazione e la funzione stessa dei Gruppi e che risulta nella formulazione proposta unitariamente con le con le altre Associazioni compresa Assoporti.
Della citata audizione voglio riprendere due punti. Nel primo affermo che l'introduzione della 84/94, ha comportato buoni risultati favoriti anche da una duratura pace sociale nei porti; se poi altri Paesi hanno registrato migliori trend di sviluppo rispetto al nostro, questo non deve ricercarsi nelle carenze della legge, ma a fattori quali il calo nelle esportazioni e della produzione industriale, mancanza degli investimenti che migliorano ed efficientizzano le nostre infrastrutture. Ma in quel contesto ho voluto anche affermare che nel frattempo è intervenuta la crisi globale, che conosciamo tutti e che porta delle conseguenze ancora non prevedibili.
È indubbio che questa congiuntura si rifletta nel trasporto marittimo per cui occorrono delle risposte. In genere la ricetta ordinaria è sempre stata quella della riduzione dei costi, cercando di recuperare efficienza attraverso interventi che però peggiorano le condizioni economiche e di lavoro, dei vari operatori. Secondo la nostra esperienza e tenuto conto che stiamo attraversando una "crisi di mercato", una misura di tal genere aggraverebbe la situazione di tutto il settore. A nostro avviso contribuire alla soluzione dell'attuale empasse comporta necessariamente una visione che non può limitarsi soltanto ad opzioni frammentate del costo del trasporto complessivo, peraltro con il concreto rischio di ridurre al massimo i costi derivanti dall'impatto ambientale, come l'abbassamento di livello dei problemi legati alla sicurezza.



C. Bentivoglio (Castelfranco 1882 - GE 1943)
Genova, nave alla fonda davanti alla Lanterna

Per queste ragioni riteniamo che la via da perseguire sia quella di realizzare, oltre che superare la latitanza negli investimenti infrastrutturali che da anni rappresentano una costante del nostro Paese, la centralità, in una logica di sistema, della portualità italiana; l'innovazione tecnologica che aumenti non solo l'efficienza ma anche la sicurezza della navigazione; il continuo adeguamento e qualificazione professionale.



G. Caselli (RE 1891 - SP 1936)
Lerici, il golfo di Venere

Il secondo punto che voglio accennarvi è il passaggio in merito all'armonizzazione del Codice della Navigazione e relativo Regolamento, cercando di introdurre alcuni principi fondamentali volti ad adeguare la normativa ai processi di modernizzazione e all'introduzione di tecnologia avanzata, intervenuti nello shipping e nei porti.

Su queste questioni stiamo aspettando gli sviluppi, ma mi rendo conto del fatto che ci sono iniziative che hanno un obiettivo opposto. Mi riferisco in particolare per quanto riguarda il Codice della Navigazione, alla proposta di legge dell'On.le Cassinelli, che parla di revisione delle regole dei nostri servizi nel rispetto dei principi comunitari e di una disciplina dei contratti (tariffe) in conformità alle prassi contrattuali ed alla normativa internazionalmente uniforme ed a quella comunitaria. Il Senatore Musso per parte sua, in ordine alle proposte di modifica all'art. 14 della 84/94 «*invita a verificare l'efficacia della disciplina esistente che sembra connotata da eccessiva rigidità*» e quindi una delle «*cause del malfunzionamento del settore*».

Sull'ultimo numero de "*Il Diritto marittimo*" rivista trimestrale di dottrina, giurisprudenza, legislazione, il Prof. Giovanni Acquarone, a pag. 769 al § 7.1 servizi tecnico-nautici, afferma che: *"Si tratta, come normativamente definito, di servizi a carattere universale, senza che da ciò derivi tuttavia la conseguenza della loro concessione in via esclusiva ad un unico soggetto. Mentre, può rinvenirsi un effettivo monopolio per quanto riguarda il servizio di pilotaggio,... diversa appare la posizione dei servizi di ormeggio e battellaggio*".

Ed infine al Presidente della VIII^{a} Commissione dei Trasporti, anche a seguito di una sua dichiarazione apparsa sui giornali che recitava "*la regolamentazione dei STN potrebbe essere stralciata dal provvedimento di Riforma qualora dovesse rischiare di rallentarne l'approvazione complessiva*", ancora memori delle sue dichiarazioni alla nostra tavola rotonda di Livorno, gli abbiamo scritto due note: *una del 24 luglio e l'altra del 3 ottobre*, dove espressamente abbiamo chiesto se era ancora valida "la permanente attualità delle soluzioni che insieme e a suo tempo, avevamo condiviso". Ad oggi non c'è pervenuta nessuna risposta, ma sono preoccupato in merito alle sue affermazioni proferite all'assemblea di Confetra, il 1° dicembre scorso che, pur prendendo atto dell'accordo interassociativo, ritiene comunque opportuno inserire nella riforma, alcune regole che disciplinino l'istituto dell'autoproduzione.

Sapete che per mia propensione non amo mai enfatizzare i problemi e le questioni, ma credo che una obiettiva rappresentazione di come stanno le

cose vada segnalata nel corso dei nostri lavori, perché altrimenti il rischio che corriamo è quello di pensare di stare a bordo su una barca tranquilla con il mare forza olio. Non è affatto così! Dobbiamo avere ben chiaro che i tentativi di affossare tutto sono sempre ben presenti, guai dimenticarlo! Ed è per questo che sul piano della funzionalità del servizio e dell'efficienza operativa, dobbiamo sempre avere un atteggiamento irreprensibile perché peraltro ci aiuta ad avere argomenti forti e convincenti per contenere appunto, queste tendenze. Penso obiettivamente, che a loro modo, queste tendenze rispondono ad una logica aziendale: non ne sono affatto in contrasto. Si contrappongono però, ad una visione complessiva del servizio di ormeggio e battellaggio, per come lo svolgiamo sul piano universale, continuativo, di presidio nei confronti di chiunque ne abbia interesse e che riguarda tutto il porto in quanto tale.

Voglio anche dire, senza alcun pregiudizio, ma solo perché ne sono veramente convinto, che se passano quelle tendenze, che sono in un certo qual modo disgregatrici, nella nostra portualità verrebbe a mancare un perno della sicurezza, rappresentato appunto dalla nostra connotazione pubblica. Funzione ampiamente riconosciuta dai numerosi attestati ed elogi, peraltro ripresi, volutamente da parte nostra, senza particolare enfasi, retorica e strumentalizzazioni ai lavori di Ravenna. A questo punto ancora una volta, si pone l'esigenza che tutti i Gruppi si attivino perché prendano contatto con i rappresentanti politici delle proprie circoscrizioni, eletti in Parlamento per prospettargli le nostre posizioni e richiedere il loro sostegno.

Permettetemi prima di concludere, di mandare a nome vostro e mio, i migliori auguri per una pronta guarigione del collega Graziano Tringani, infortunatosi per un grave incidente nel corso di una operazione di ormeggio. E in questo saluto vorrei anche ricordare tutti coloro che hanno subito sulla propria pelle questi dolorosi e violenti incidenti. Antonio, Marco, Vito. Sono episodi che colpiscono e ci impediscono di girare la testa dall'altra parte. Sono episodi che fanno male, perché fa male vedere un tuo compagno che cade. Il dolore! Poi subentra la rabbia perché in larga parte sono incidenti che si possono evitare, così come è successo ancora più tragicamente al caro Filippo.

G. Gilardiello
Serenata nel golfo di Napoli



Credo che ogni tanto nei Gruppi sarebbe veramente opportuno fermarsi e riflettere su quali sono i rischi che quotidianamente corriamo quando siamo in servizio: a bordo e in banchina. E confrontarci. Dar conto dei comportamenti, socializzare le esperienze, le azioni, i bisogni, le paure. E poi aver cura dei mezzi e del loro utilizzo, ed insieme organizzare le manutenzioni, che vanno svolte con serietà competenza, e non per ultimo, impegnarsi sull'utilizzo dei DPI innanzitutto come un fatto culturale, come passo di civiltà e quindi per il nostro bene e per quelli che ci sono vicini. Rimane comunque per tutti l'avvertimento, più volte richiamato, nel senso che occorre aver sempre presente che in ogni nostra prestazione si nasconde comunque una pericolosa insidia.

LA 'GEOGRAFIA DELLA MEMORIA'

Permettetemi un'ulteriore parentesi di fine anno. Ma è anche tempo di consuntivi e di programmi. Come consuntivo vi confesso che con il passare degli anni si impara a convivere con un'eredità mostruosa, il ricordo di tanti amici, di tanti compagni e colleghi che hanno lasciato il lavoro. E questo determina la "geografia della memoria" e dell'appartenenza, anche emotiva, a questa categoria.

Parlando invece di programmi voglio rivolgermi in particolare alle nuove leve, ai cui leggo alcuni passaggi di una lettera inviata, a un noto segretario di partito, da parte di un giovane ragazzo che intende con impegno, autogestirsi il proprio destino lavorativo e che a mio parere, i contenuti di quella lettera, si attagliano benissimo non solo a quanto affermato nella relazione, ma soprattutto sono un richiamo alla forza e all'energia attiva che dobbiamo sprigionare per dare concretezza all'irrinunciabile autodeterminazione che questo nostra professione ci permette di rendere possibile, e così continuare a dar corpo e consistenza a quelle speranze verso il domani in cui credere.



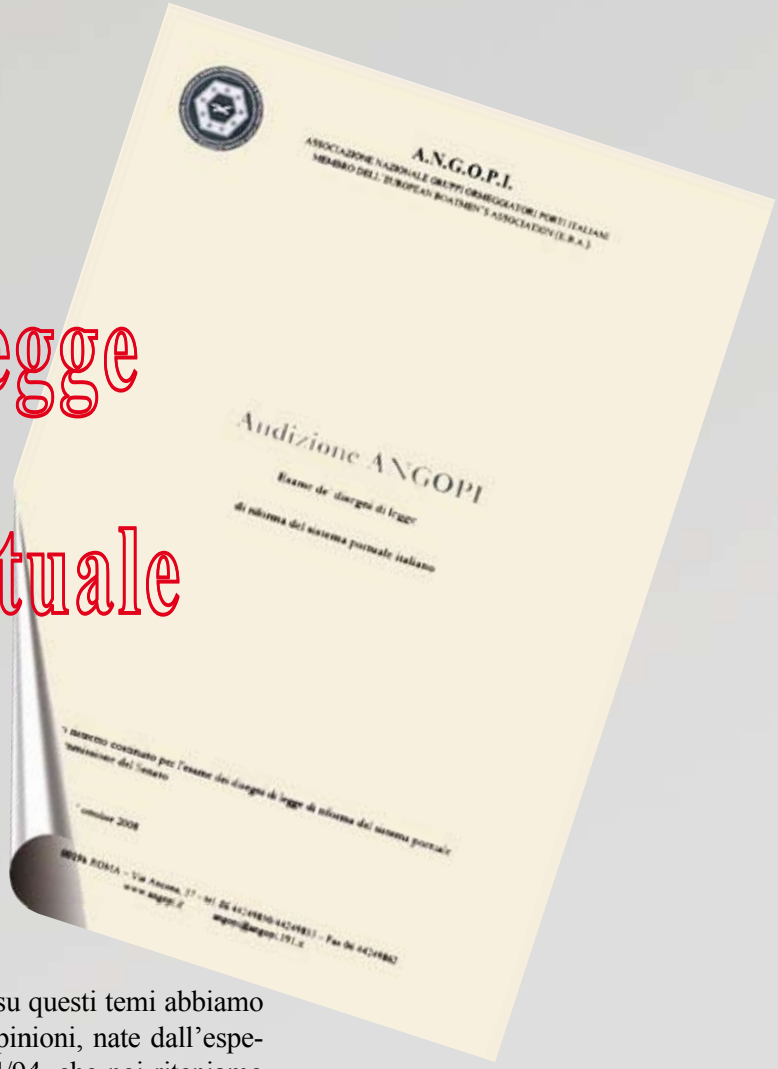
Phschlunsen (1869 - 1941)
Marina

"*Non capisco molto di politica e non mi piace affatto, ogni volta che accendo la Tv, sentire gente che urla e che litiga. Mi scuserà se le dico che non ho fiducia nel fatto che i politici possano fare gli interessi della gente, e in particolare di quelli come me che lottano disperatamente per riuscire ad affermare un progetto concreto in cui credono. Sento dire continuamente che bisogna aiutare i giovani, che l'imprenditoria giovanile va aiutata. Per la mia esperienza le posso assicurare che se non avessi avuto la mia famiglia alle spalle non avrei potuto accedere neanche al credito bancario. Ho rilevato, con l'aiuto economico della famiglia quindi, una piccola attività che produce accessori di abbigliamento di qualità e sto cercando di posizionarla, attraverso un grandissimo impegno, lavoro, e con tante rinunce, su un livello medio-alto, allo scopo di contrastare l'invincibile concorrenza cinese...Lei si chiederà perché le scrivo tutte queste cose. Le scrivo perché non mi sento diverso dagli altri ragazzi italiani: certe volte vorrei essere solo preso sul serio, vorrei che anche la mia piccola attività sconosciuta potesse per un momento essere al centro di qualcosa di importante*". Ecco, a mio parere, la richiesta di questo ragazzo ci riguarda un po' tutti perché sottolineata l'esigenza di impegnarsi seriamente per svolgere sempre al meglio il proprio lavoro sapendo che, al di fuori della famiglia, nessuno ti regala nulla e che nulla cade dal cielo.

Prima di concludere, nel rivolgervi un saluto grato e affettuoso per l'attenzione prestata, consentitemi di farmi interprete del senso di stima e gratitudine di tutta la categoria nei confronti delle valide colleghe, in particolare Simona e Francesca, per l'impegno che hanno messo e mettono nell'organizzare le nostre Assemblee e per come continuano ad accompagnare i nostri passi nel corso di tutti i lavori con una apprezzata e indiscussa serietà.

Un ringraziamento desidero, infine, rivolgere a Barba e Munari, presenti ai nostri lavori, come sempre preziosi e sicuri punti di riferimento per tutti noi. Con i migliori Auguri a tutti voi alle vostre famiglie che vi prego di estendere a tutti i colleghi, di Buon Natale e di un prospero Anno Nuovo vi ringrazio per l'attenzione dimostrata che conferma la grande maturità e correttezza di cui siamo tangibile espressione.

Esame dei disegni di legge di riforma del sistema portuale italiano



In primo luogo mi preme sottolineare il fatto che su questi temi abbiamo gia avuto occasione di esprimere alcune nostre opinioni, nate dall'esperienza, circa la valutazione da dare sulla legge 84/94, che noi riteniamo sicuramente positiva.
È fuori dubbio che l'introduzione della 84/94, ha comportato apprezzabili e tangibili risultati delle attività marittimo-portuali favoriti anche da una duratura pace sociale nei porti; se poi registriamo negli altri Paesi, anche mediterranei, rafforzati ritmi di sviluppo rispetto ai nostri, questo non deve ricercarsi nelle carenze della legge, ma a fattori obiettivi quali il calo nelle esportazioni e della produzione industriale, investimenti, anche di carattere pubblico, più robusti e più rapidi che migliorano ed efficientizzano le infrastrutture.
Nel frattempo è intervenuta la crisi globale che conosciamo tutti e che porta delle conseguenze non previste fino a pochi mesi fa dove le prospettive indicavano ancora trend di sviluppo di traffici e dell'attività degli stessi cantieri navali, molto superiori a quelle attuali.
Alcuni dati emersi in questi giorni indicano una previsione decisamente al di sotto rispetto alle stesse stime di pochi mesi fa, infatti: i) tra gennaio ed agosto di quest'anno gli ordinativi di navi portacontainer sono inferiori del 49% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno; ii) l'andamento del traffico marittimo di contenitori sulla direttrice Asia-Europa, UBS stima che la crescita sarà del 10% nel 2008 e del 5% nel 2009, ben lontano da quel 15% medio che ha caratterizzato il 2006 e il 2007; iii) ancora UBS, nel rapporto Global Shipping Outlook, pubblicato 10 scorso 5 settembre, indica che la cance11azione di ordini di navi portacontainer, che colpiranno soprattutto i cantieri navali minori, toccherà comunque una quota vicina al 40% del portafoglio ordini complessivo; iv) il tasso di riempimento delle stive sulla direttrice Asia-Europa, tra il 2003 e il 2007 era il 97%, mentre secondo le ultime rilevazioni disponibili, nel 2008 e sceso al 92%, con pesanti ripercussioni sulla redditività delle linee di navigazione,

ulteriormente colpite dall'andamento crescente del costo del bunker e decrescente delle rate di nolo.
È indubbio che questa situazione porta una certa sofferenza nel trasporto marittimo a cui occorre dare delle risposte. In genere la ricetta ordinaria e sempre stata quella della riduzione dei costi del trasporto, in particolare agendo sul costo delle operazioni necessarie per soddisfare le diverse fasi in cui si esplicita l'attività del trasporto stesso. Una prospettiva di questa natura potrebbe incidere negativamente sull'introduzione di tecnologie più avanzate, recuperando l'efficienza intervenendo sulle condizioni dei vari operatori, peggiorandole.
Si tratterebbe, in ogni modo, di un intervento di tipo tradizionale che se si dovesse realizzare potrebbe comportare un decadimento degli standard di sicurezza e della stessa efficienza dei servizi. Secondo la nostra esperienza e tenuto conto che stiamo attraversando una "crisi di mercato", che è ormai strutturale e di sistema, una misura di tal genere aggraverebbe la situazione anche dal punto di vista del riscontro economico di tutto il settore.
A nostro avviso contribuire alla soluzione dell'attuale empasse del mercato mondiale comporta necessariamente una visione globale e generale, che non può limitarsi soltanto ad opzioni frammentate e parcellizzate del costo del trasporto complessivo. In questo modo peraltro c'è il concreto rischio di ridurre al massimo i costi derivanti dall'impatto ambientale come, ad esempio, l'abbassamento di livello dei problemi legati alla sicurezza del trasporto marittimo. Per queste ragioni riteniamo che la via da perseguire sia proprio quella che finora abbiamo cercato di realizzare e cioè la centralità in una logica di sistema della portualità italiana, l'innovazione tecnologica che aumenti non solo l'efficienza ma anche la sicurezza della navigazione, il costante adeguamento e qualificazione professionale. Questo secondo noi e la via da seguire per rispondere alla nuove sfide che l'attuale congiuntura economica ci pone.
Ma in particolare la nostra attenzione è posta sulla sicurezza, intesa come elemento essenziale e fondamentale non soltanto per l'efficienza del porto, ma anche come fattore decisivo di una dispersione di interventi finanziari e quindi di aggravio dei costi del "sistema porto" e dell'ambiente in termini di costi aggiuntivi. I1 porto, infatti, e un'area terminale che ha banchine 1imitate e precise, deputato all'approdo e a1la sosta delle navi. La navigazione al suo interno si svolge in condizioni ï estrema incertezza dovuta alla 1imitatezza degli spazi acquei disponibili, alla concentrazione e congestione delle navi, a1la contiguità delle attrezzature istallate, alla frequenza e alla contemporaneità dei movimenti delle unici in transito. Giova ricordare che nel porto e negli specchi acquei ad esso adiacenti, il rischio di incidenti e particolarmente elevato, a motivo delle maggiori difficoltà di movimento delle navi e della loro concentrazione in spazi ridotti.
Ci preme rilevare il nostro giudizio sul valore propositivo dell'intesa raggiunta fra Assoporti, Confitarma, Fedarlinea, Federagenti, Assorimorchiatori, Federimorchiatori, Fedepiloti e Angopi perché su una questione di alto valore sociale, quale quella della sicurezza, le parti, che a volte, obiettivamente, sono su posizioni opposte, hanno trovato un'intesa cercando in questo di favorire l' opera del legislatore.
A tal proposito si ribadisce che le nostre tariffe sono comprensive degli obblighi di servizio pubblico forniti alla generalità dell'utenza, e che in merito alle osservazioni emerse in sede di dibattito parlamentare, la nostra Associazione si e sempre dichiarata disponibile di dotarsi di una "carta dei servizi" che si affianchi ai Regolamento di Servizio. Sara un'ulteriore prova dell'efficienza e della nostra economicità che non abbiamo difficoltà ad affrontare.

Nel apprezzare l'iniziativa, voluta da questa Commissione, di ascoltare gli operatori del settore, al fine di disporre di un quadro il piu completo possibile, diamo atto ai parlamentari italiani di avere sempre privilegiato per quanto concerne l'attività e il ruolo dei STN, l'aspetto della sicurezza, intesa come un servizio universale di cui il porto in quanto tale dispone per svolgere operazioni specifiche, ma anche per affrontare qualunque situazione di emergenza, confermando pure sul piano organizzativo, la necessità di un unico soggetto che svolge tali funzioni.

Ad esempio, riferendoci alla discussione svolta in Parlamento sulla vicenda del traghetto Moby Prince va detto che in quella sede e emersa con evidenza «l'utilità dei nostri servizi per elevare gli standard di sicurezza della navigazione all'interno dei porti; ...e si e definita Ia sicurezza marittima e portuale un "sistema" da realizzare tanto a terra, quanto in mare,. ..capovolgendo Ia vecchia concezione indirizzata a considerarla un costo improprio, un accessorio, anziché una forma di investimento che offre garanzia di qualità al servizio. ..», posizioni che il Parlamento ha sempre mantenuto salde anche nelle successive istanze

che si sono presentate, compresa la discussione della 84/94 e successive modificazioni. Non ha mai accolto, inoltre, l'introduzione di norme che potevano in qualche modo disarticolare l'unitarietà dei nostri servizi.

Per entrare nel merito delle questioni che ci riguardano, vogliamo soffermarci su alcuni aspetti di particolare rilievo.

Innanzitutto, teniamo ad evidenziare che la sicurezza e un concetto "oggettivo" dal significato molto netto che richiede un preciso ed adeguato modello organizzativo di erogazione dei STN e la presenza di competenze che consentano di intervenire, con idonei comportamenti ed appropriate tecniche, per ridurre e delimitare i rischi relativi alla navigazione in porto, negli specchi acquei adiacenti e alla permanenza delle navi negli spazi

I. Caffi (BL 1806 - Lissa 1866)
In attesa della nave



portuali, prevenendo e nel malaugurato caso che si verifichino, mitigando gli effetti e le conseguenze degli incidenti e dei sinistri che comunque accadono. È quindi, una ottimizzazione in sé, un valore irrinunciabile intrinsecamente legato alla stessa efficienza del porto.
La nostra esperienza ci insegna peraltro, che nel campo specifico nel quale operiamo, non si possono scindere l'operatività richiesta dal vettore marittimo, dalla attività pubblica (cioè: il carattere universale, continuo, qualificato, a tutela degli interessi generali). E ciò non soltanto perché la singola prestazione soddisfa l'immediata esigenza della nave, ma in quanto attraverso essa, costantemente, si acquisisce la multiforme professionalità degli uomini che la esplicano e l'appropriato impiego dei mezzi e degli strumenti.
Le operazioni richieste ed effettuate ad arte, sono la fonte primaria della nostra esperienza e delle qualità professionali, le quali sole consentono di poter intervenire con la massima efficacia possibile, in tutte le situazioni che potrebbero defu1irsi, forse a torto, anomale ed inoltre, in tutti i casi di emergenza.
Va allora detto che siamo in grado di svolgere il servizio pubblico soltanto in quanto siamo in grado di svolgere ininterrottamente tutte le prestazioni che possono essere richieste dai vettori e da quelle rese necessarie dalla presenza di navi in acque portuali.
Riguardo agli aspetti economici, ai quali ovviamente ci si deve anche riferire, questi sono caratterizzati da due fattori: il primo contenere i costi immediati della nave; il secondo è quello di consentire la copertura delle spese necessarie connesse all'adeguamento professionale degli uomini, all'innovazione dei mezzi e degli strumenti utilizzati, alla crescita e alla modernizzazione del Gruppo. Una prestazione malfatta o un'operazione maldestra in circostanze impreviste, determina costi aggiuntivi di entità inaspettate e spesso rilevanti a carico del porto, del vettore, registrando, a volte, gravi danni per l'ambiente ed anche perdite di vite umane.
Come si nota chiaramente, il Ministero, il Comando Generale, l' Assoporti, le stesse Associazioni armatoriali e l' Angopi, si sono mossi tutti concordemente per il consolidamento del servizio inteso nella sua unitarietà. Sono queste le ragioni per le quali noi siamo convinti dell'universalità del servizio, dell'intreccio non eliminabile fra prestazione resa alla nave e servizio pubblico, in una visione complessiva di una attività che il porto in quanto tale deve garantire ad ogni utente ed in ogni circostanza. Sembrerebbe pertanto legato solamente ad un preconcetto ideologico quello di dare un nuovo ordinamento al nostro settore nonostante sia ormai acquisito il fatto che esso risponde alle esigenze degli utenti e ai profili di sicurezza e di emergenza che caratterizzano la transitabilità nautica nei porti e negli specchi acquei ad essi adiacenti.
Alcuni esempi: i) del citato incidente occorso al traghetto Moby Prince, nel quale persero la vita 140 persone, l'indagine svolta dalla IXa Commissione della Camera dei Deputati, ha rilevato che l'unico superstite e stato tratto in salvo dal coraggio - aggiungo io dalla competenza - degli ormeggiatori livornesi; ii) il 22 ottobre scorso sono state conferite quattro Medaglie al merito di Marina a quattro ormeggiatori del porto di Ravenna, che hanno, attraverso il loro intervento, salvato dieci vite umane contribuendo cosi "con questa meritoria azione, ad accrescere e rafforzare il prestigio e il lustro della Marineria italiana", Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana, Serie generale - n. 163 del 16 luglio 2007; iii) gli effetti della collisione avvenuta nello Stretto di Messina tra la m/n Susan Borchard e l'aliscafo passeggeri Segesta, del 15 gennaio 2007, costata la vita a quattro uomini di equipaggio, cioè coloro che a bordo dovevano organizzare i

soccorsi, sono stati contenuti grazie alla tempestiva prontezza e all'abilita degli interventi di soccorso, tra i protagonisti dell' operazione, il Gruppo Ormeggiatori del porto di Messina che ha fornito un fattivo contributo per il salvataggio diretto di almeno 20 persone. Al riguardo il Comandante del porto di Messina ha inoltrato al locale Gruppo Ormeggiatori una nota di plauso evidenziando "come in tali tragiche circostanze, con slancio solidale, gli ormeggiatori sono intervenuti sul luogo del sinistro e, con non comune perizia marinaresca, si sono integrati nel dispositivo di emergenza, contribuendo in maniera determinante alla perfetta riuscita delle attività di soccorso coordinate da questo Comando".

Questi drammatici eventi mettono in luce l'efficacia e l'ineludibile esigenza per la sicurezza dell'utente e delle acque portuali di una presenza vigile 24 ore al giorno garantita dal Gruppo, dalla perizia professionale degli operatori, dalla qualità dei mezzi nautici in dotazione, nonché dall'esperienza derivante dalla nostra conoscenza delle condizioni locali.

In merito ai costi giova rilevare che qualunque sia l'assetto legislativo e regolamentare dei servizi da noi resi, nei porti della UE, con particolare riferimento a quelli del Nord Range, nostri più diretti concorrenti, le tariffe praticate in Italia non sono solo allineate alle altre, ma, senza alcun dubbio, risultano inferiori.

Tra l'altro mi sembra opportuno informare la Commissione, che in questi anni le nostre tariffe hanno avuto il seguente andamento:

./ il costo reale di ogni prestazione fatta 100 quella de11991 diventa 52,13 ne12007, a valore costante della moneta;

./ pur considerando il fatto che nel nostro lavoro l'apporto umano e determinante, e per certi aspetti quasi totalizzante, la produttività per uomo nello stesso periodo e passata da 100 a 157;

./ i costi relativi agli investimenti per l'innovazione e l'ammodernamento dei mezzi nautici e degli strumenti di bordo, in dotazione ai Gruppi, nell'ultimo lustro, sono più che raddoppiati. Disponiamo oggi di 260 mezzi nautici, con una potenza complessiva di 44.665 Hp.

Sul1a formazione, che sta uniformandosi agli standard europei e da oggi internazionali, avendo costituito l'associazione internazionale di categoria, stiamo portando avanti ormai da una decina di anni senza soluzione di continuità momenti formativi attraverso azioni corsuali che prevedono l'acquisizione di titoli all'abilitazione al comando dei mezzi e alla conduzione degli apparati motore, corsi di antincendio, sopravvivenza e salvataggio, primo soccorso, radar, lotta antinquinamento, lingua inglese, gestione e sicurezza, svolti ai sensi della Convenzione IMO STCW /78-95.

Sulla formazione l'elemento centrale, oltre al fatto di pensarla ed analizzarla nel suo aspetto organizzativo, aziendale e storico-culturale, e quello di far fronte ai temi dello sviluppo, dell'innovazione, di un'organizzazione del lavoro non solamente imperniata e circoscritta su



Felix Ziem (1921 - 1911)
Veduta di un porto mediterraneo

specifiche mansioni, ma che ha assunto un respiro in termini di ruoli e di processi, in grado di mettere in giusto risalto l'importanza della nostra generale efficienza e sicurezza all'interno dei porti collegata alle nuove esigenze, completamente inedite, che via via si possono presentare.
Nasce quindi il bisogno di sviluppare piani di formazione e attività capaci di valorizzare le "risorse umane", non come "strumento per", ma come atteggiamento di base "un modo di essere" nei confronti del porto e del servizio, come un fatto intrinseco al nostro ruolo e quindi come processo di rielaborazione, aggiornamento e specializzazione verso le sfide e verso i cambiamenti.
In conformità a tali presupposti stiamo istituendo un corso di aggiornamento e specializzazione professionale per gli iscritti nei ruoli da sottoporre al vaglio del Ministero, e che faremo certificare, sia nei contenuti che nelle forme di addestramento che stiamo definendo.
Giova rilevare che l' obiettivo sulla formazione non e tanto o solo quello di realizzare un'attività formativa "in serie": programmi brevi, basati su dimostrazioni e sull'addestramento pratico, contenuti e metodologie fortemente standardizzati in modo da poter essere somministrati ad un gran numero di persone ed in tempi relativamente brevi. Ma oltre a questo, pensiamo a interventi progettati e realizzati, secondo una logica in cui l'analisi dei bisogni e la valutazione dei risultati costituiscono due momenti legati tra loro in una prospettiva di sistema.
Ed e in questo piano che va individuando un programma formativo particolarmente attento alla qualità realizzata, valorizzando, in questo modo, quelle che sono le risorse umane dell'Ormeggio /Battellaggio.
A proposito della professionalizzazione e del relativo adeguamento, voglio rilevare che questo è stato possibile in quanto il lavoratore si sente stabile, cosa che da un lato consente la realizzazione di quelle iniziative intese ad allargare, estendere e approfondire le proprie capacità professionali. Ma soprattutto, lo rende consapevole del valore e del ruolo che svolge a vantaggio dell'economia marittimo-portuale e dell'ambiente. È questa presa di coscienza che diviene rilevante. Sottolineo, inoltre, l'importanza che assume la consapevolezza del lavoratore nell'interiorizzare il valore di un ruolo che incide sulle condizioni economiche e ambientali laddove opera. È qui il segreto del lavoratore e lavoro svolto. È qui il rafforzamento della cultura del lavoro come elemento base di sostegno e di sviluppo della società. Questa identifica-



Joseph Iwill (1850 - 1925)
Visione di Venezia

zione che è una battaglia prima di tutto culturale, perde ogni significato di fronte ad una condizione di precarietà e di incertezza. Non solo, ma si collega da un lato all'acquisizione di un senso di dignità, personale e collettiva e quindi partecipi dell'evoluzione economica e sociale, dall'altro si garantisce la flessibilità come adeguamento delle esigenze operative che sono di per sé variabili e quindi inevitabilmente introdotte nei nostri Regolamenti di servizio.

Un ulteriore problema aperto è quello dell'armonizzazione del Codice della Navigazione e relativo Regolamento di attuazione, risalenti, almeno per quanto concerne la nostra attività, ancora all'uso diffuso della macchine a vapore, ai tempi di avviamento richiesto per i motori reversibili, alla durata dei tempi di esecuzione delle manovre ben lontani dalle caratteristiche spasmodiche, quasi nevrotiche e stressanti del traffico portuale di oggi per cercare di introdurre alcuni principi fondamentali volti ad adeguare la normativa ai processi di modernizzazione intervenuti nello shipping e nei porti.

Ultima nostra considerazione è che sia sempre mantenuta la responsabilità delle Capitanerie di Porto nella gestione di tutte le fasi della navigazione marittima, compreso l'attracco, e ciò, soprattutto, per un motivo che riteniamo fondamentale: le modalità che debbono osservare i STN, i quali sono per loro natura intrinseca servizi della sicurezza, non possono seguire norme che nascono e soddisfano esclusivamente esigenze localistiche, ma debbono rispondere a principi validi su tutto il territorio nazionale. Questa esigenza e ancora più vera in Italia dove le caratteristiche corografiche dei porti, gli spazi e i vincoli che caratterizzano i nostri scali incidono pesantemente sulla gestione della manovra e della navigazione negli ambiti portuali.

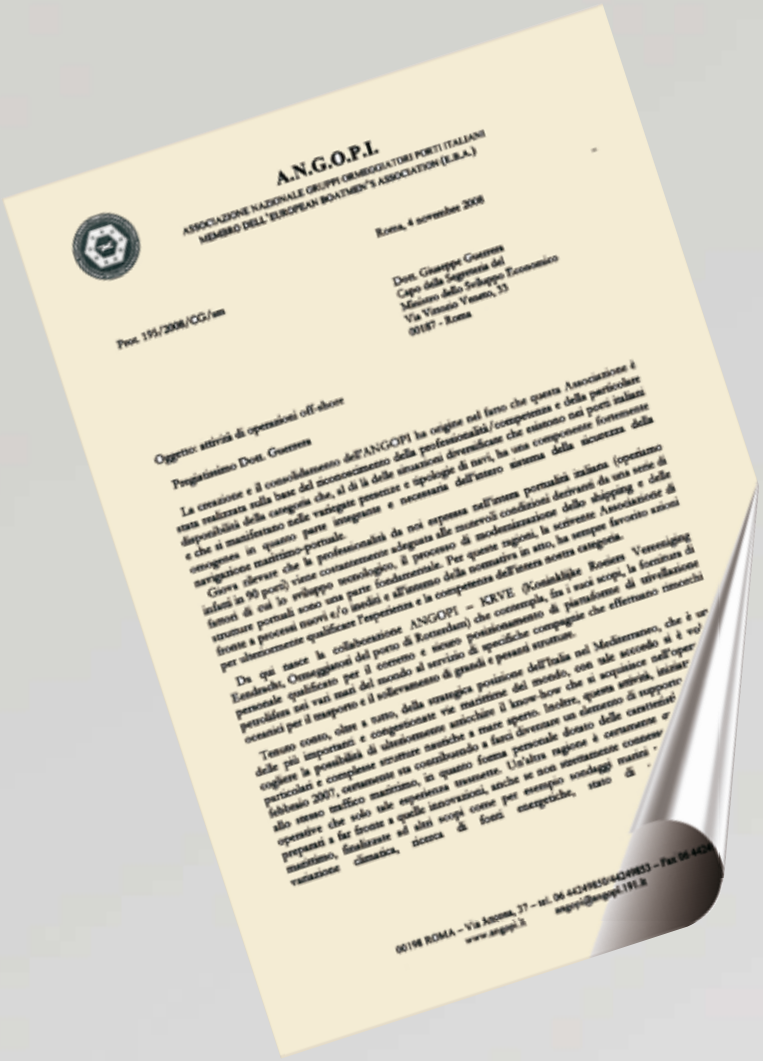
È naturale che comunque esistano delle differenze che vanno considerate e devono riflettersi sugli aspetti quantitativi riguardanti sia gli uomini sia i mezzi; ma non possono influire sulle modalità di fondo perché potrebbero inficiare i parametri qualitativi necessari a tutelare una generale efficiente e sicura transitabilità nautica, falsando in questo modo la concorrenza tra i porti attraverso forme di competizione al ribasso.

Tutto ciò, allora, richiede uniformità di principi e coerenza nella loro applicazione alle varie situazioni locali ed è da qui che nasce l'esigenza di avere un coordinamento ed un intervento penetrante degli organismi nazionali (Ministero, Comando Generale).

Per una ragione analoga crediamo che la norma legislativa non debba impedire la regia unitaria del Ministero dei Trasporti in occasione di rinnovi o di modifiche complessive delle tariffe dei nostri servizi. E ciò perché è indispensabile stabilire, soltanto in una visione d'insieme, risultati quantitativi di contenimento dei costi che non riducano però, le possibilità di migliorare qualitativamente gli standard operativi dei singoli Gruppi consentendo, in questo modo, un'articolazione attenta alle realtà locali e mantenendo il rispetto di equilibri assai delicati. L'esperienza, che e in atto ormai da diversi anni, ha dimostrato l'efficacia e la concretezza di questo metodo.

Non ci sfugge né c'e mai sfuggita, la necessità che tutto ciò avvenga con la partecipazione attiva delle Autorità portuali e dell'Assoporti. Sarebbe, infatti, illogico conseguire risultati o stabilire regole che siano in opposizione o non coerenti con gli obiettivi programmatici ed istituzionali che le stesse Autorità perseguono per il potenziamento delle attività marittimo/portuali e per la realizzazione dei piani operativi.

Queste sono, a grandi linee, le considerazioni che ci siamo permessi di esporre e che poniamo alla vostra attenzione.


A.N.G.O.P.I.
ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI PORTI ITALIANI
MEMBRO DELL'EUROPEAN BOATMEN'S ASSOCIATION (E.B.A.)

Roma, 4 novembre 2008

Prot. 195/2008/CG/as

Dott. Giuseppe Guerrera
Capo della Segreteria del
Ministero dello Sviluppo Economico
Via Vittorio Veneto, 33
00187 - Roma

Oggetto: attività di operazioni off-shore

Pregiatissimo Dott. Guerrera

Attività di operazioni off-shore

Pregiatissimo Dott. Guerrera

La creazione e il consolidamento dell'ANGOPI ha origine nel fatto che questa Associazione è stata realizzata sulla base del riconoscimento della professionalità/competenza e della particolare disponibilità della categoria che, al di là delle situazioni diversificate che esistono nei porti italiani e che si manifestano nelle variegate presenze e tipologie di navi, ha una componente fortemente omogenea in quanto parte integrante e necessaria dell'intero sistema della sicurezza della navigazione marittimo-portuale.
Giova rilevare che 1a professionalità da noi espressa nell'intera portualità italiana (operiamo infatti in 90 porti) viene costantemente adeguata alle mutevoli condizioni derivanti da una serie di fattori di cui lo sviluppo tecnologico, il processo di modernizzazione dello shipping e delle strutture portuali sono una parte fondamentale. Per queste ragioni, la scrivente Associazione di fronte a processi nuovi e/o inediti e all'interno della normativa in atto, ha sempre favorito azioni per ulteriormente qualificare l'esperienza e la competenza dell'intera nostra categoria.
Da qui nasce la collaborazione ANGOPI - KRVE (Koninklijke Roeiers Vereeniging Eendracht, Ormeggiatori del porto di Rotterdam) che contempla, fra i suoi scopi, la fornitura di personale qualificato per il corretto e sicuro posizionamento di piattaforme di trivellazione petrolifera nei vari mari del mondo al servizio di specifiche compagnie che effettuano rimorchi oceanici per il trasporto e il sollevamento di grandi e pesanti strutture.
Tenuto conto, oltre a tutto, della strategica posizione dell'Italia nel Mediterraneo, che e una delle più importanti e congestionate vie marittime del mondo, con tale accordo si e voluto cogliere 1a possibilità di ulteriormente arricchire il know-how che si acquisisce nell'operare su particolari e complesse strutture nautiche a mare aperto. Inoltre, questa attività, iniziata già dal febbraio 2007, certamente sta contribuendo a farci diventare

un elemento di supporto e di aiuto allo stesso traffico marittimo, in quanto forma personale dotato delle caratteristiche tecnico-operative che solo tale esperienza trasmette.
Un'altra ragione è certamente quella di essere preparati a far fronte a quelle innovazioni, anche se non strettamente connesse con il trasporto marittimo, finalizzate ad altri scopi come per esempio sondaggi marini per lo studio della variazione climatica, ricerca di fonti energetiche, stato di salute del mare...
È da precisare che gli Ormeggiatori ita1iani - che svolgono nei porti e neg1i specchi acquei circostanti un servizio economico di interesse generale con obblighi pubblicistici collegati all'erogazione dei servizi cui sono preposti - possono partecipare alle operazioni off-shore a seguito di autorizzazione che l'ANGOPI ha richiesto al competente Ministero dei Trasporti ed al Comando Generale delle Capitanerie di Porto, dai quali ha ricevuto risposta favorevole con note prot. 12529 del 26 ottobre 2006 (Ministero) e prot. 3618 del 15 gennaio 2007 (Comando Generale) in allegato.
Le missioni ad oggi svolte sono state: Dubai - Gabon - Sud Africa - Brasile - Messico. L 'ultima, di cui la stampa italiana ha dato un notevole risalto, è riferita al trasferimento del rigassificatore per conto della Exxon Mobil da Algeciras a Porto Levante (RO), il cui felice esito è attestato dalla e-mail della "Fairnmount Marine BV Rotterdam", in allegato. Si segnala che a tutte queste missioni hanno partecipato Ormeggiatori italiani in possesso dei necessari titoli professionali, che hanno svolto training formativi specifici per l'off-shore e che hanno buona conoscenza dell'inglese nautico.
In questa ottica sarebbe opportuno poter estendere i nostri servizi, sulla base delle esperienze indicate, a favore di società italiane (Saipem) che operano nel settore, anche per riaffermare la validità e le competenze del "Sistema ltalia".
Allo scopo e sulla base delle esperienze acquisite con l'accordo siglato con la KRVE nonché delle intese intervenute con la stessa Exxon Mobil per l'ormeggio/disormeggio delle navi al citato rigassificatore, si evidenzia che:
./ tali attività necessitano della preventiva autorizzazione da parte dell' Autorità Marittima
./ siamo in grado di garantire il servizio in h24 per tutti i giorni dell'anno
./ le procedure operative e l'organizzazione del lavoro dovranno rispondere alle specifiche esigenze dell'utente;
./ le caratteristiche dei mezzi da utilizzare dovranno essere conformi alle esigenze del servizio a cui siamo preposti;
./ è previsto il solo impiego di ormeggiatori qualificati in possesso dei necessari corsi di familiarizzazione per terminal e operazioni off-shore.
Con sincera stima,

il Presidente
Cesare Guidi

Rufin Gavrilovitch Sudkovski 1850 - 1885)





ORMEGGIATORI E BARCAIOLI NE AUSPICANO LA CONTINUITà

Istanza pro Siremar

Un documento sottoscritto dai gruppi ormeggiatori e barcaioli dei porti di Sicilia interessati alla continuità d'esercizio della compagnia marittima regionale Siremar per i motivi precisati nella loro nota. In ciò accomunati alle copiose istanze contrarie allo smantellamento del servizio marittimo. Lo ha letto a margine dell'Assemblea Angopi Giovanni Bevilacqua, capogruppo degli ormeggiatori delle Isole Egadi, nell'occasione portavoce dei colleghi dei Gruppi: ormeggiatori e barcaioli delle Isole Eolie; ormeggiatori e barcaioli dell'Isola di Ustica; ormeggiatori e barcaioli di Catania; ormeggiatori e barcaioli di Messina; ormeggiatori e barcaioli di Milazzo; ormeggiatori di Palermo; ormeggiatori e barcaioli di Porto Empedocle; ormeggiatori di Termini Imerese; ormeggiatori e barcaioli dei porti di Trapani, Marsala e Mazara del Vallo. Si tratta du una lettera inviata a Palermo il 14 novembre 2008 indirizzata al Presidente della Regione Sicilia, avvocato Raffaele Lombardo. Vi è scritto:

Vorremmo portare alla sua cortese attenzione una problematica molto seria che sta investendo in questo momento la nostra Regione, e più specificatamente l'attività dei Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli che operano in Sicilia. Come sarà già a lei noto, per le Società del Gruppo Tirrenia nel Consiglio dei Ministri dello scorso 6 novembre sono stati definiti i criteri di privatizzazione e le modalità di dismissione della partecipazione detenuta indirettamente dal Ministero dell'Economia e delle Finanze nel capitale di Tirrenia di Navigazione S.p.A. e, quindi, delle Società regionali. Queste ultime, peraltro, fra le quali è ricompresa anche la Siremar, per effetto dei numerosi tagli apportati con le recenti leggi finanziarie al capitolo di spesa che finanziava la legge 160/89, hanno già ridotto negli ultimi anni il numero di collegamenti. Con specifico riferimento alla Siremar, la diminuzione delle corse ha interessato la linea Napoli – Eolie – Milazzo e le tratte da Trapani alle isole Egadi.

Tale situazione sta creando notevoli disagi ai nostri Gruppi; si tratta nella Regione Sicilia di un'attività da cui traggono esclusivo sostentamento più di 100 famiglie.

Occorre, inoltre, tenere presente che tale attività è resa principalmente a favore delle unità della Siremar, alla quale va dato atto di avere sempre pagato puntualmente le fatture relative alla prestazioni ricevute dai Gruppi, consentendo di evitare i gravi disagi derivanti da ritardi.

Considerato che le isole minori non offrono per loro natura e collocazione alcun tipo di possibilità lavorativa che si possa svolgere in modo duraturo e continuativo nel corso dell'anno e considerati già i notevoli disagi che i residenti di suddette isole si trovano a dover affrontare giornalmente, l'ipotesi di una ulteriore riduzione del numero di collegamenti effettuati dal vettore pubblico costituisce il preoccupante presupposto per un progressivo svuotamento e impoverimento di quei "gioielli" che andrebbero invece valorizzati con tutti i mezzi e promossi e sostenuti da iniziative di vario genere, volte a facilitare la vita dei residenti e il turismo, che continua ad essere la principale fonte di sostentamento delle isole e dei loro abitanti. In altri termini la riduzione dei collegamenti del vettore pubblico significa negare quella "continuità territoriale" con le isole che si era inteso realizzare.

Appare superfluo sottolineare che sono i collegamenti marittimi a garantire i principali servizi durante l'anno a tutti gli abitanti delle Isole. Basti considerare che in isole come Levanzo, Marettimo, Alicudi, Filicudi, Ginostra il pane arriva giornalmente con gli aliscafi, così come i medicinali e i viveri, da non trascurare, inoltre, anche il servizio delle navi che da Trapani, Milazzo, Porto Empedocle, Palermo assicurano il trasporto di materiali vari (edilizia, bombole di gas ecc…), per le Isole Eolie, Egadi e Ustica.

Si tratta di servizi la cui componente sociale è assolutamente prevalente rispetto a quella economica e invocare il ricorso al "mercato" al fine di ridurre i costi, appare assolutamente fuori luogo, proprio quando si è constatato che per questo tipo di trasporti il mercato ha fallito.

Ci risulta che, sotto il profilo contrattuale, il trattamento dei marittimi della Siremar è assolutamente allineato a quello che gli armatori privati riconoscono ai loro dipendenti ed è, pertanto, illusorio pensare di poter garantire la medesima rete di collegamenti a costi più contenuti.

Vorremmo segnalare che una riduzione dei servizi da parte delle Compagnie regionali di trasporto come la Siremar, oltre a generare tutti i problemi che abbiamo fino ad ora elencato, andrebbe a creare una situazione di quasi "monopolio" delle compagnie private che effettuano i servizi di collegamento, e che permetterebbe loro di scrivere le "condizioni di mercato", fissare i prezzi dei trasporti, andando a creare una situazione di estrema difficoltà per tutti coloro che giornalmente utilizzano tali trasporti per recarsi al lavoro, a scuola e così via.

Occorre, inoltre, sottolineare che tutto il personale dei Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli, come da Regolamento di Servizio, è soggetto a prestare il proprio servizio per ventiquattro ore al giorno; per effetto dei criteri e meccanismi che regolano la determinazione delle tariffe un calo di traffico si tradurrebbe in un aumento della disponibilità, ovviamente meno remunerata della produttività, con una sostanziale riduzione degli introiti.

In ultima analisi potrebbe perfino essere compromessa l'erogazione degli istituti economici contrattuali, previsti dal contatto collettivo che disciplina il rapporto di lavoro degli ormeggiatori, con le ricadute di carattere sociale facilmente immaginabili.

Alla luce dei problemi sopra esposti riteniamo che sia estremamente importante un incontro con lei e con i rappresentanti del nostro Gruppo, delle amministrazioni comunali e delle compagnie di trasporto, al fine di valutare le opportune misure da porre in essere per la salvaguardia delle isole stesse, dei loro abitanti e di tutto l'indotto connesso all'attività svolta dalla Siremar, ivi comprese le prestazioni dei Gruppi Ormeggiatori e barcaioli.

Restiamo in attesa di un Suo cortese riscontro e cogliamo l'occasione per porgerle distinti saluti.



Attorno al tavolo nella sede Angopi, da sin.: Gianni Puglisi, Giuseppe Anziani. Marco Mandirola,

E il perfezionamento entrò in rete

12. 01. 09: FIRMATA LA CONVENZIONE TRA ANGOPI E THESIS

Ancora una volta gli ormeggiatori e i barcaioli dei Gruppi aderenti ad Angopi scendono sul terreno della professionalità. Più precisamente, attraverso opportune linee di formazione, vogliono acquisire le più avanzate, efficaci nozioni professionali, essenziali per le risposte operative e soprattutto per la salvaguardia della propria ed altrui sicurezza. E ancora una volta gli ormeggiatori e i barcaioli aderenti ad Angopi si dimostrano innovativi scegliendo un percorso formativo tanto inedito nel panorama dei servizi portuali quanto presumibilmente sicuro ed incisivo nei suoi risultati. Un metodo formativo che raggiunge i fruitori - singoli o di gruppo - attraverso lo strumento di internet, opportunamente attivato sulla base di una convenzione intercorsa tra Angopi e la srl Thesis di Taranto.

La convenzione tra i due soggetti è stata firmata il 12 gennaio 2008 a Roma, presso la sede Angopi, dal presidente dell'Associazione Cesare Guidi e dall'amministratrice delegata di Thesis Angela Maria Demetrio. Questo atto formale ha dato tecnicamente il via alla 'piattaforma di base del sito internet riferito





alla formazione professionale a distanza'. Ovvero, la messa in rete telematica della gestione esecutiva e operativa del 'Progetto di addestramento certificato' a cui potranno accedere tutti i Gruppi ormeggiatori e barcaioli associati ad Angopi.

Significativa, all'atto della firma, la presenza dei responsabili dei gruppi di lavoro volti alle organizzazioni e profili professionali, Giuseppe Anziani e Gianni Puglisi. Presenti anche il comandante Simone Quaranta, autore e responsabile didattico del programma di addestramento elaborato da Thesis, e Marco Mandirola, ex pluripresidente di EBA, European Boatmen's Association, nella funzione di esperto collettore in Angopi dei vari metodi di formazione messi a punto nei più importanti porti europei; metodi dai quali trarre fondamentali spunti e suggerimenti.

Come ricordato in Assemblea dal presidente Guidi l'iniziativa trae forza da una visuale tratteggiata dal dottor Cosimo Caliendo, direttore generale della Direzione Porti del ministero delle Infrastrutture . Che a Ravenna, parlando in occasione del conferimento di medaglie al valor di Marina ad ormeggiatori, ipotizzò una sorta di Carta delle Professionalità per la categoria, "da giocare fino in fondo attraverso un costante incremento degli standard, come uno dei motivi più forti per poter essere presenti anche laddove non vi fosse la protezione che vi deriva da un mercato regolato".

Ecco dunque il 'programma di qualificazione Certificata Angopi', percorso di crescita del livello di apprendimento per tutti e per tutta la vita, come ribadito da Cesare Guidi; che poi spiega: "Un progetto che rappresenta un modello avanzato di formazione, in quanto come Gruppi siamo sostenuti nei nostri percorsi di sviluppo, non solo nell'acquisizione delle risorse necessarie, ma accompagnati attraverso interventi consulenziali sulla professionalità delle persone, nel perseguimento di un valore aggiunto, per esempio, con l'istituzione della figura del Tutor interno, e quindi la sua capacità di trasmettere conoscenze e know how, di fare gruppo e di fare squadra, ed infine imparare, se non tutti ma il maggior numero possibile di colleghi, l'utilizzo delle nuove tecnologie informatiche e delle nuove competenze". Un 'nuovo' da aggiungere ed integrare alle già elevate doti professionali della categoria, qui sopra e nella pagina precedente esemplificate da due foto tratte dal corposo archivio di prestazioni in mare e sulle banchine portuali.



DI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI ASSISTITI DA SIMONA MATTEI

IL CAPO UNITÀ 'DG7 - PORTI' DAGLI ORMEGGIATORI DI GENOVA



Incontro ravvicinato con l'Europa del mare



Ormeggiatori & C. nel dossier

Il motivo della discesa da Bruxelles a Genova di Dimitri Theologitis, capo unità Settore porti della DG7 Trasporti dell'Unione europea, era la sua partecipazione a una dimostrazione-convegno sulla concomitanza tra sicurezza e sviluppo dei traffici marittimi, organizzato da MarNis - Maritime Navigation and Information Services, svolto dal 23 al 25 settembre 2008 presso il Palazzo della ex Borsa valori. Dunque, un argomento molto attinente al segmento dei trasporti, materia talmente di competenza del dirigente Ue da indurlo a precedere il dibattito con un'approfondita visita conoscitiva dello scalo marittimo ligure. Sviluppando, così, un incontro molto ravvicinato con le banchine e i servizi portuali per tracciarne una mappa in presa diretta, corredata dagli strumenti legislativi atti a regolare il complesso meccanismo dell'organizzazione e dell'operatività portuale posta sul piano nazionale ed europeo.
Di nazionalità greca, l'alto funzionario Ue ha scelto l'approccio all'operatività portuale di Genova attraverso la visuale dei servizi tecnico nautici, da bordo di un mezzo nautico del Gruppo Antichi ormeggiatori. Ad accompagnarlo nella ricognizione marinara erano il tedesco Michael Jensen, presidente Eba - European Boatmen's Association, il suo predecessore Marco Mandirola, il presidente degli ormeggiatori greci Makis Kanakalis e il presidente del Gruppo genovese, Alessandro Serra.
Al termine della perlustrazione l'ospite si è dichiarato particolarmente colpito dalla validità delle manovre avvenute sotto il suo sguardo (e nell'obiettivo della propria fotocamera, a corredo di un presumibile dossier). Premessa di grande importanza, queste manovre osservate dal vivo hanno aggiunto incisività al successivo dialogo avvenuto nella sede degli ormeggiatori, qui anche alla presenza del capo pilota del porto, Giovanni Lettich, e di Cesare Guidi, presidente nazionale degli ormeggiatori, nel frattempo aggregatisi al gruppo.
Esaustiva, talvolta corredata da note recepite con bella sorpresa si è dipanata l'informativa sollecitata dal dirigente di Bruxelles e molto mirata negli argomenti. Ovviamente, data la sede del colloquio, molto si è parlato dell'organizzazione generale dei servizi di ormeggio. Suscitando palpabile interesse nell'interlocutore dell'Ue si sono descritte le severità del reclutamento, si è insistito sulla costanza degli aggiornamenti professionali, si è sottolineata l'importanza in termini di emergenze per sicurezza pubblica del presidio ininterrotto di ormeggiatori a ciglio mare e di altro ancora. Il tutto molto di sostanza e posto in risalto anche in ottica di riconoscimenti Imo e Ilo. E nella medesima configurazione, nell'atmosfera

dell'ottimo pranzo preparato da cuochi-ormeggiatori e consumato nella mensa del Gruppo, il dialogo è poi proseguito anche con i sopraggiunti Roberto Salvarani, già capo unità del settore marittimo DG7, adesso capo unità dei trasporti aerei della stessa "7", nonché dei professori Sergio Maria Carbone e Francesco Munari.

L'epilogo della giornata si è consumato presso la Capitaneria di porto – Guardia costiera di Genova, dove Theologitis e i suoi accompagnatori si sono recati, su espresso invito del comandante dell'Autorità marittima. Qui l'ammiraglio (CP) Ferdinando Lolli, di fronte ai rappresentanti dell'Autorità portuale e delle tre componenti dei servizi tecnico nautici portuali: piloti (Lettich), rimorchiatori (Alessandro Traverso) e ormeggiatori (Guidi, Mandirola e Serra), ha ribadito gli apprezzamenti e la fiducia alle componenti tecnico-nautiche considerate il braccio operativo delle Autorità marittime dislocate nei porti italiani. E qui, esercitandovi abilità professionale, tempestività d'intervento e - soprattutto dagli ormeggiatori – vigile e ininterrotta presenza, si consente una diffusa salvaguardia della sicurezza e del patrimonio ambientale.

Tutto ciò inserito in un contesto portuale che a Genova presenta ampi margini di crescita, ma che, paradossalmente, ci si augura non si concretizzino troppo presto, comunque non prima dell'approntamento delle indifferibili infrastrutture chieste a gran voce dall'intero arco costiero ligure e da Genova in particolare. Ovvero, quei nuovi collegamenti ferroviari e riassetti viari di estrema necessità affinché la carenza di collegamenti con l'hinterland non prosegua la sua inesorabile opera di soffocamento delle banchine, non più in grado, appunto, di sopportare sensibili incrementi di traffico. Di fatto, emarginandole nelle zone periferiche delle principali correnti di traffico marittimo. Tesi, questa, ampiamente recepita e sottoscritta dall'ospite europeo, spinto verso una più articolata comprensione della materia attraverso il panorama operativo ammirato da bordo del mezzo nautico degli Antichi Ormeggiatori, dalle informazioni ottenute nel colloquio avuto nella sede del Gruppo, ma pure scrutando il pannello raffigurante i previsti sviluppi portuali affisso alla parete della Saletta della Capitaneria, sede dell'incontro tra Genova e l'Europa.



In diretta sull'organizzazione del Gruppo ormeggiatori



Nella sede del Gruppo tra Mandirola (alla sua ds.), Kanakalis (alla sua sin.) e Jensen (ultimo a ds)

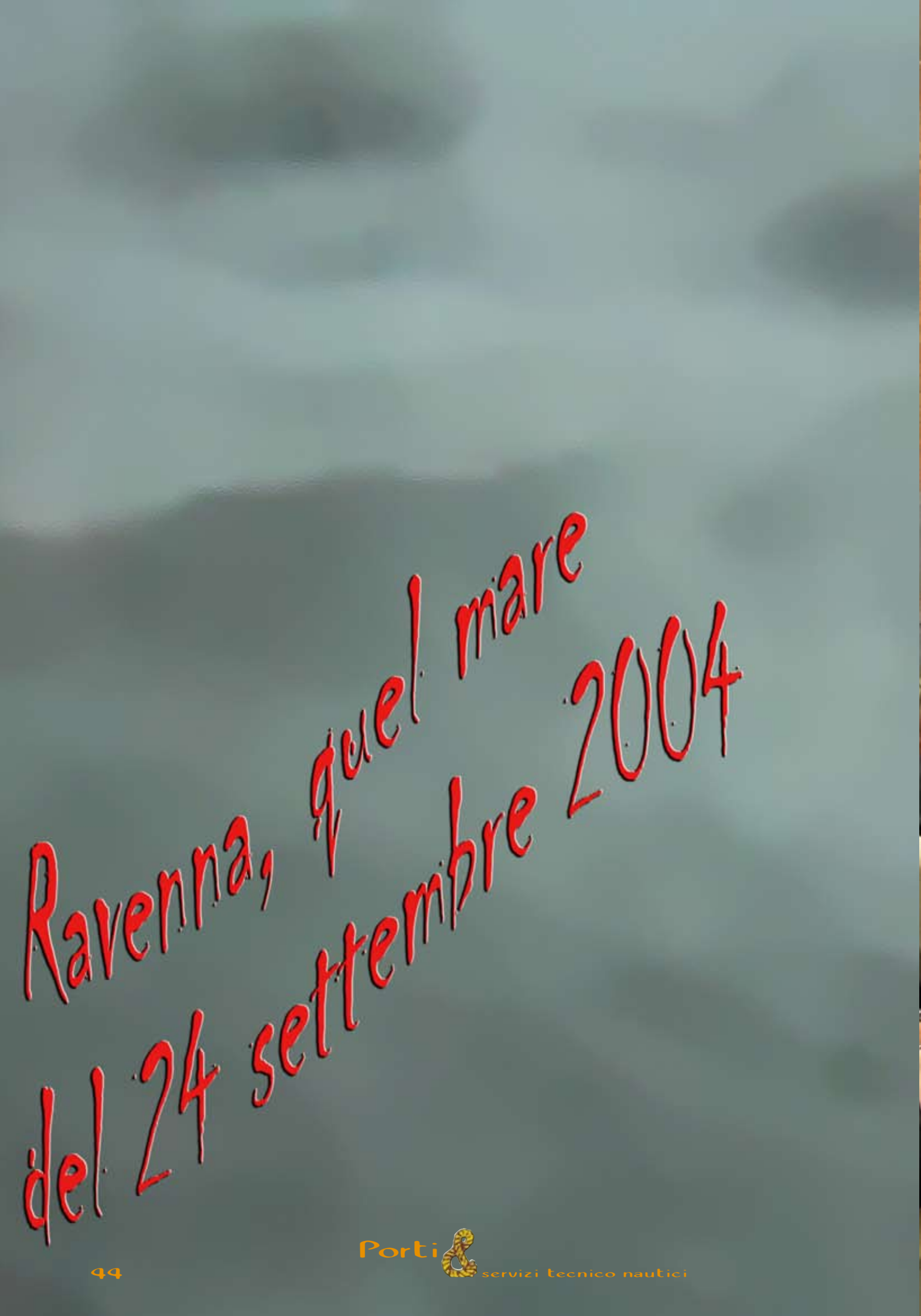


A pranzo chez 'Boatmen' tra (da sin.) Munari, Guidi, Carbone, Serra e Salvarani



Theologitis e gli altri ospiti nella sala riunioni della Capitaneria di porto, intrattenuti dall'ammiraglio Lolli, comandante del porto.

Nelle foto: alcune immagini del dirigente europeo Theologitis *(a sinistra nella foto di apertura mentre osserva i progetti di sviluppo del porto di Genova),* durante gli incontri con i suoi interlocutori italiani. Incontri avvenuti presso la sede del Gruppo Antichi Ormeggiatori e nella sala riunioni della Capitaneria di porto - Guardia costiera.


Ravenna, quel mare
del 24 settembre 2004



E il medagliere si arricchì del Valor di Marina



Atmosfere marinaresche a Casa Melandri

Un'occasione propizia, colta al volo dai massimi esponenti di Autorità marittima e Autorità portuale per esprimere i propri punti di vista su aspetti di rilevante influenza sui futuri assetti portuali. È quanto avvenuto nell'ambito della tavola rotonda organizzata da Angopi il 22 ottobre a Ravenna, addizionale extra al conferimento di quattro medaglie al Valor di Marina ai quattro ormeggiatori ravennati (Gianpaolo Guidi, medaglia d'argento, Mirko Ragazzini, Ivan Trombini e Stefano Trombini, medaglie di bronzo) che tempo addietro soccorsero e salvarono dieci persone travolte dal mare in tempesta. Il tema del dibattito riguardava "La sicurezza nei porti e la globalizzazione dei trasporti: l'esempio degli ormeggiatori". Un titolo più che azzeccato, calato in circostanze delicate come le attuali, dove si evidenziano la revisione della legge 84/94 a livello nazionale e le generali incertezze produttive, entrambe motivo di incisive e stringenti strategie competitive del trasporto marittimo e dei servizi ad esso connessi.
In tale ottica l'intermezzo occasionale di cui sopra si di-



Ravenna - Casa Melandri

scosta solo in apparenza dal significato tradizionale della 'sicurezza nei porti' ovvero di azioni atte a prevenire, contrastare e/o mitigare emergenze di svariata origine proposta dal titolo del dibattito. Dibattito per altro assai coerente alla cerimonia di decorazione agli ormeggiatori, qui insignita sintesi di innumerevoli interventi fregiati da encomi, plausi, apprezzamenti e quant'altro di grato ed elogiativo distribuiti in tutta la categoria. In affetti lo scambio di idee tra le due authority s'inquadrava, pur in senso lato, nella vasta dinamica della sicurezza nell'ambito marittimo-portuale. In questo caso, però, un confronto volto alla salvaguardia degli interessi collettivi generati dai porti; ovvero in difesa dell'offerta del sistema portuale italiano attraverso iniziative atte a impedirvi processi di allontanamento dalle correnti di traffico mercantile internazionale dovuti a carenze competitive, o anche semplicemente causati da ritardi di applicazione delle misure di difesa.





La manifestazione imperniata sul conferimento delle medaglie al Valor di Marina, organizzata da Angopi e sviluppata nella Sala D'Attore della ravennate Casa Melandri, ha risposto appieno alla sollecitazione ministeriale che comunicando l'assegnazione delle decorazioni raccomandava una celebrazione pubblica con rilievo equivalente al valore di privilegi concessi con particolare accortezza. La cerimonia si è quindi aperta con il rituale dei saluti, soprattutto rivolti ai quattro ormeggiatori festeggiati. Il cui atto viene riproposto ai numerosi astanti nel racconto di uno dei protagonisti; reso di grande umanità dai tocchi di personali sensazioni aggiunti alla cronaca dell'avvenimento.



La mattinata trascorsa nel prestigioso edificio ha così offerto due distinte atmosfere. Ha esposto spunti di rilevante attualità ascritti al dibattito; e ha sfiorato la commozione tra i premiati, rimarcandone la sensibilità solidale, ossia lo schietto, istintivo avvio della loro azione. Azione compiuta - come sottolineato dalla motivazione redatta dalla divisione Ricompense ed Onorificenze del ministero della Difesa e riecheggiata nella sua essenza tra le personalità che l'hanno onorata - durante un fortunale di forza eccezionale e in presenza di difficoltà ed elevato rischio personale "dimostrando encomiabile perizia marinaresca, pronta e leale collaborazione con l'autorità marittima, alto senso del dovere e civiche virtù, procurando con tale azione lustro e decoro per la Marineria italiana.



Ma il conferimento delle medaglie al Valor di Marina porta lustro anche all'ambiente in cui l'atto si è svolto. Ed è in tale chiave che si dipanano gli interventi di saluto espressi, appunto, da rappresentanti di istituzioni e amministrazioni locali, oltre che regionali. Ad iniziare dal vice

Sindaco di Ravenna Giannantonio Mingozzi, che ricorda anche la figura dell'ormeggiatore ravennate Filippo Rossano, ennesima vittima della tragica catena dei troppi, intollerabili infortuni sul lavoro. Poi, da Maria Cristina Cicognani, sindaco di Comacchio, che trasmette l'ammirata solidarietà dei pescatori della sua città, strettamente legati sul piano professionale ai lavoratori del mare ravennati. Lavoratori coinvolti negli interessi collettivi del porto, in cui la sicurezza si colloca tra i suoi più importanti fattori di sviluppo, osserva Giuseppe Carrello, presidente dell'Autorità portuale di Ravenna. Al quale fa eco Luciano Pozzolano, comandante della Capitaneria di porto ravennate al tempo del salvataggio, e ora ancor più certo che il fatto fu compiuto da persone professionalmente valide, impegnate nel sistema di sicurezza del porto, che hanno tradotto al meglio in pratica quanto prescritto da regolamento…

Dopo gli indirizzi di saluto, e come già accennato, Stefano Trombini, uno dei quattro ormeggiatori decorati, ripercorre le drammatiche ore del salvataggio. Ma nel suo tratteggio inserisce anche considerazioni che si richiamano ai concetti di sicurezza precedentemente esposti. Lo fa, per esempio, quando rimarca la decisiva importanza dell'organizzazione generale del Gruppo ormeggiatori cui appartiene e dell'ininterrotta presenza di uomini del medesimo Gruppo nel presidio-porto. E rileva pure che se in quel fortunale l'imbarcazione 'Eba' si era comportata magnificamente nell'azione di salvataggio dei dieci naufraghi lo si doveva all'abilità del comandante, ma anche, e in maniera significativa, alle specifiche caratteristiche costruttive e di allestimento dettate al cantiere nautico dall'esperienza diretta degli ormeggiatori che l'avrebbero usata nelle loro molteplici funzioni marinaresche. Affermazioni, queste di Trombini, che danno ancor più corposità ai precedenti saluti di Roberto Rufini, comandante della Capitaneria di porto di Ravenna e direttore marittimo dell'Emilia Romagna, e di Alfredo Peri, assessore ai Trasporti della Regione Emilia Romagna.

Sottolineando lo stretto legame che unisce il suo Istituto con i servizi tecnico nautici e soprattutto con gli ormeggiatori il comandante Rufini ritiene che essi svolgano un servizio finalizzato al pubblico interesse, ma veramente pubblico, ossia di evidente beneficio per chiunque o qualunque cosa sia sotto minaccia entro la loro - vasta - area di intervento. Mentre l'assessore regionale Peri, con chiaro riferimento alla categoria degli ormeggiatori, richiama attenzione affinché non siano penalizzate le categorie professionali più virtuose, ritenendo tali quelle che portano avanti progetti di sicurezza; che dovrebbero essere bussola di guida nell'impostazione legislativa nazionale, da alimentare con risorse per favorirne l'evoluzione professionale.



LA TAVOLA ROTONDA



Al presidente dell'Angopi Cesare Guidi spetta il compito di cucire le due anime della manifestazione, di farla transitare dalla vibrante scansione celebrativa al versante corale della tavola rotonda. Lo fa con un intervento introduttivo che trae spunti da entrambe le parti. Così per gli accenti compiaciuti suscitati dagli elogi rivolti alla categoria per gli apporti forniti in situazioni di gravi di emergenze (di concerto, anche se non detto, al vanto - sempre di categoria - per l'operato, eseguito con tempestiva, precisa perizia professionale). E così per rimarcare i punti essenziali che rendono di carattere pubblico larga parte delle funzioni di ormeggiatori e barcaioli, soprattutto nella parte marinaresca, per altro comune a tutti i componenti la categoria; anzi, punto fermo per farvi ingresso. Perizia marinaresca, assommata ad affidabilità organizzativa: fattori determinanti nell'espansione degli ormeggiatori verso lidi professionali di gran prestigio, quali le missioni off-shore in diverse aree di estrazioni petrolifere del mondo; nonché, ultimo successo in ordine di tempo, per essere stati inseriti nel programma del degassificatore off-shore in Alto Adriatico, per il quale si sono proposte imbarcazioni speciali e modelli avanzati di sicurezza. Il tutto tratto dalle esperienze operative della categoria, per altro impegnata nella redazione di una 'carta dei servizi' di sviluppata concezione.

Concluso l'intervento del presidente di Angopi apre i suoi battenti la programmata tavola rotonda. È coordinata da Sergio Maria Carbone, ordinario di Diritto dell'Unione europea e Navigazione all'università di Genova, che prima di introdurre il primo relatore, si sofferma su alcuni aspetti della presentazione di Cesare Guidi. In particolare coglie ed evidenzia la cooperazione tra Gruppi distinti, seppur adiacenti, per la migliore conduzione di un lavoro speciale nella sue inedite caratteristiche di tipicità e dimensione. Dunque un approccio a suo modo rivoluzionario, presumibilmente non estraneo alla sopravvenuta esigenza di una carta dei servizi che - Carbone ne è certo - apporterà ulteriore efficienza alle offerte della categoria. Superiore efficienza, ma anche maggiore sicurezza, obiettivo essenziale a fronte ai dettami privatistici e alle regole della concorrenza. Poi il via alla tavola rotonda. Che si protrae lungo sette interventi, sino alle conclusioni tratte da Silvio Di Virgilio, vice capo di gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti.

Gianni Ursotti, segretario nazionale settore Porti di Fit-Cisl apre il dibattito. Affronta - né si poteva pensare altrimenti - il doloroso capitolo della mortalità e dei gravi infortuni negli ambienti di lavoro. Precisa che gli strumenti per contenerli esistono, ma che si debba obbligare i vari responsabili ad applicarne appieno le indicazioni. Richiama anche la basilare importanza della formazione dei giovani. E spera che il tema della salvaguardia della sicurezza a livello europeo si sviluppi sulla falsariga del trasporto sostenibile. Ferdinando Palanti, vice presidente 'ANCST Cooperative Servizi' riprende il tema della formazione. Indica nelle iniziative degli ormeggiatori e barcaioli tanto uno strumento per svolgere al meglio le loro attività di servizio pubblico quanto un esempio virtuoso da trasferire anche in altri ambiti pubblici e privati. Lancia un deciso diniego al ribasso del costo del lavoro a scapito della sicurezza, pur riconoscendo che, in questo, i porti al momento rappresentano un'isola felice. Spende ovviamente parole per il movimento cooperativistico, dando atto che la formula Angopi possa ottemperare il difficile compito di coniugare il servizio pubblico ad efficienza e produttività.

Giuseppe Lombardi, direttivo Confitarma, porta a Casa Melandri il pensiero degli armatori. I quali, in sintesi, auspicano che nel ridefinire la legge 84/94 si sia valorizzato, o almeno percepito il documento interassociativo siglato da ben otto organismi che nel mondo dello shipping che pur rappresentano interessi divergenti. Da una legge in via di riforma (il ministro delle Infrastrutture e trasporti Altero Matteoli la vuole

approvata al più presto, nonostante le ancora copiose resistenze) a un decreto ritenuto non chiaro da Francesco Munari, ordinario di Diritto dell'Unione europea presso l'università di Genova. Decreto riferito alla validità dei titoli professionali della marineria, dove per presumibile dimenticanza non appare la categoria degli ormeggiatori determinando situazioni di penalizzante ambiguità che potrebbero scatenare complicanze di effetto devastante nelle attività di mare della categoria. Con ciò non collimando, riguardo ai termini temporali, con le tesi di Cosimo Caliendo, direttore generale dei Porti al ministero delle Infrastrutture e trasporti. Che esaminando l'assetto organizzativo degli ormeggiatori sotto il profilo della globalizzazione, soprattutto nell'ottica Ue, lo colloca tra i servizi di interesse economico generale, anche riguardo la sicurezza. E li sprona affinché nel medio-lungo termine acuiscano la loro professionalità sviluppandola appieno, sulla scia degli accordi di mare aperto stipulati sia con l'off-shore petrolifero sia con gli impianti degassificatore.

Posizione singolare quella di Raimondo Pollastrini, comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto: da componente della commissione che a suo tempo avviò la procedura di concessione delle medaglie agli ormeggiatori di Ravenna sino al conferimento di due di esse (le rimanenti le consegnano Cosimo Caliendo e Silvio Di Virgilio). Dunque, un iter che dall'inizio alla fine ha visto la sua diretta partecipazione, con il piacere di averlo potuto personalmente concludere, nella veste di numero uno delle Capitanerie; ma soprattutto certo che sia stata una concessione fuori dal comune, veramente meritoria. Ciò detto l'ammiraglio si addentra nel tema che intitola la tavola rotonda. Parla della sicurezza in termini di globalizzazione estendendola anche alla navigazione (col Port state control italiano che raccoglie ininterrotti primati europei) e di security, ossia l'antiterrorismo, con Angopi impegnato a promuovere informative nei Gruppi, prima interfaccia, assieme ai piloti, alle navi in arrivo nei porti. Un esempio, questo tra diversi altri, per attestare come, nell'ambito dei servizi tecnico nautici, gli ormeggiatori siano direttamente interessati a sicurezza e security e che in tale coinvolgimento si siano qualificati con corsi specifici, avvalorando il loro ruolo di servizi essenziali per la sicurezza pubblica. Ma c'è di più. Sotto l'aspetto della sicurezza l'ammiraglio è certo che il sistema italiano dovrebbe essere preso a modello in Europa; anche perché non si vedono alternative, considerato che il porto è ambiente di lavoro atipico, con grandi problemi di sicurezza che richiedono altrettanto grandi doti di professionalità e coraggio.

Il giro degli interventi della tavola rotonda si chiude con Francesco Nerli, presidente Assoporti. Si rivolge allo stuolo di ormeggiatori di tutta Italia affluiti a Ravenna per congratularsi con i colleghi decorati e ne plaude il loro sostegno alla sicurezza. Ma poi li accomuna a un suo disagio provocato da una realtà che preoccupa l'organismo da lui presieduto, al quale fanno riferimento tutte le autorità portuali. Ma questo, nel prosieguo della disanima fa parte dell'intermezzo di cui si è inizialmente accennato. Che comunque precede la formula finale del dibattito, le conclusioni affidate al vice capo di gabinetto del Ministero delle Infrastrutture e trasporti. Il responso conclusivo di Silvio Di Virgilio è tranciante. Lo è in particolare quando afferma che i porti che non investono sulla sicurezza fanno concorrenza sleale a chi vi spende risorse, nella consapevolezza culturale che essa rappresenti un costo, ma che la virtù civica non possa eluderlo.





RELAZIONE DEL PRESIDENTE ANGOPI CESARE GUIDI

La sicurezza nei porti e la globalizzazione dei trasporti: l'esempio degli ormeggiatori

Sono ancora colpito dalle parole di Stefano che assumono ancora più valore in un mondo come quello attuale, sempre più travolto da quell'indifferenza che sembra farci perdere il senso della solidarietà umana e quindi anche la speranza verso un futuro dove il valore e il significato della vita hanno ancora un estremo bisogno di etica e di sani principi.
Qualche volta penso che ognuno dovrebbe vivere queste esperienze per far sì che la vita sia amata ed apprezzata per quello che effettivamente offre.
"*Cerco rappresentarvi quanto sia in noi profondo il senso di altruismo che ci fa agire con slancio ogni qualvolta c'è da aiutare qualcuno in pericolo, permeati più che dal senso del dovere, da una generosità che offriamo innanzitutto per amore del mare e della vita che abbiamo scelto, ma soprattutto per la semplicità del più immediato valore atavico che è la difesa della vita; certamente non per ricompensa*."
Con le sue toccanti parole Stefano, oltre a segnalarci che a bordo non si sono mai persi di coraggio e che con un po' di fortuna, ma soprattutto tenacia e convinzione hanno risolto una situazione che poteva apparire senza soluzione, ha voluto affermare come la categoria, nel mantenere intatto lo spirito solidaristico, ha nel contempo conservato la propria peculiare organizzazione e quel ruolo, nella più ampia accezione, di presidio della sicurezza in mare e nel porto, che è sempre stata la bussola che ci ha guidato continuamente nel migliorare e modernizzare i mezzi di cui disponiamo, congiuntamente alla qualificazione di ognuno di noi fino ad arrivare all'alto riconoscimento, che stiamo celebrando, conferito per "*l'encomiabile perizia marinaresca, pronta e leale collaborazione con l'Autorità Marittima, alto senso del dovere e civiche virtù, procurando con tale azione lustro e decoro per la Marineria Italiana*".
Ma assieme a questo fatto, di per sé eccezionale, voglio portare alla vostra attenzione alcuni altri episodi altrettanto significativi, testimonianza concreta della nostra funzione e dimensione che abbiamo assunto nei porti e negli specchi acquei circostanti:

✓ Porto di Genova. Intervento alla "container ship Grasmere Maersk", oltre alla 50.000 tonn. di stazza, che a causa del forte vento, con raffiche ad oltre 60 nodi, strappava tutti gli ormeggi scadendo rapidamente



sulla diga foranea. Dopo un'intesa giornata di lavoro con otto uomini e l'impiego di due unità nautiche veniva ormeggiata in sicurezza, peraltro, senza alcun addebito di oneri. Oltre agli elogi indirizzati al locale Gruppo Ormeggiatori da parte dell'Autorità Portuale, Marittima e Voltri Terminal, si segnalano i più "*caldi ringraziamenti*" espressi da parte della Maersk Line, una delle più grosse compagnie armatoriali del mondo, per la "*disponibilità e l'alta professionalità dimostrata nelle operazioni di messa in sicurezza della nave*";

❑ Porto di Civitavecchia. M/N Fantastic 202 metri di lunghezza. Nota amatoriale della compagnia Grandi Navi Veloci dove si esprime gratitudine per la "*disponibilità dimostrata ogni volta che viene richiesta, permettendo a tutti e in particolare alle navi, di lavorare con serenità e sicurezza*". E sempre a Civitavecchia, il comandante del traghetto Nuraghes 39.780 tonn. di stazza 214 metri di lunghezza, che manifesta il suo più vivo apprezzamento per "*l'ottima e fattiva azione degli Ormeggiatori, che si sono prodigati, pur in condizioni estreme, a rimuovere il necessario dalla superficie acquea onde permettere sufficienti margini per la manovra di disormeggio della nostra unità che ha potuto lasciare il porto e mettersi in sicurezza*";

❑ Maribase Taranto. Contrammiraglio comandante dei servizi della base navale Filippo Casamassima, che invia una nota a questa Associazione per segnalare il "*prezioso operato e la pronta disponibilità offerta dal Gruppo Ormeggiatori del Porto di Taranto che, in ripetute circostanze, ha fornito concorsi e prestazioni di pregevole professionalità e perizia, denotando spiccate capacità operative ed elevate qualità marinaresche che hanno toccato vertici di eccellenza nel concorso fornito per l'ormeggio dell'ex Nave VENETO*";

❑ Rada di Gela recupero di relitto greco arcaico. Comandante del Porto. "*Si vuole ulteriormente sottolineare come l'importante evento è stato possibile anche grazie alla preziosa collaborazione offerta da codesto Gruppo. Per tutto questo si esprime il più vivo compiacimento e apprezzamento per avere dimostrato, ancora una volta, di essere tra i più fattivi collaboratori dell'Autorità Marittima*";

❑ Ed infine, ma non ultima, la nota del Comandante del porto di Messina in merito alla collisione occorsa tra Segesta Jet e la M/N Susan Borchard nelle acque dello Stretto con la quale ha voluto evidenziare "*come in tali tragiche circostanze, con slancio solidale, gli ormeggiatori sono intervenuti sul luogo del sinistro e, con non comune perizia marinaresca, si sono integrati nel dispositivo di emergenza, contribuendo in maniera determinante alla perfetta riuscita delle attività di soccorso coordinate da questo Comando*".

Da questi interventi emerge che pur nelle più variegate e complesse situazioni, soprattutto legate alle difficoltà che affiorano durante la navigazione e la sosta delle navi nel porto, i nostri Gruppi sono in grado di adempiere agli obblighi di servizio pubblico e agli obblighi pubblicistici collegati all'erogazione dei servizi cui sono preposti nel modo più efficiente e meno oneroso per la comunità. Gli incidenti sono infatti, affrontati con impegno, capacità e competenza ed i nostri ormeggiatori/barcaioli risultano in grado di intervenire con idonei comportamenti ed appropriate tecniche, nella fondamentale correlazione funzionale con gli altri servizi tecnico-nautici e sotto il coordinamento degli uffici tecnici delle Capitanerie di Porto, sia nella prevenzione degli incidenti nei porti rendendo la nostra funzione fortemente comune anche alla tutela dell'ambiente, sia nella mitigazione degli effetti e delle conseguenze dei sinistri che purtroppo, e



Nelle foto: qui sopra la rotonda intitolata dal Comune di Ravenna agli Ormeggiatori. Nelle altre pagine dedicate alla cerimonia di consegna di medaglie al Valor di Marina agli ormeggiatori ravennati artefici di salvataggi in mare e alla successiva Tavola rotonda sulla Sicurezza: istantanee del conferimento delle decorazioni, del pubblico e di alcuni tra i relatori del simposio. In particolare: foto iniziali a tutta pagina il mare nel giorno del salvataggio (filmato amatoriale); i quattro decorati - Gianpaolo Guidi, Mirko Ragazzini, Ivan Trombini e Stefano Trombini - ascoltano il presidente di Angopi leggere le motivazioni dei riconoscimenti; pag. 47 la consegna delle medaglie da parte (dall'alto) di Pollastrini, Di Virgilio e Caliendo; pag. 48 l'intervento di Pollatrini e (pag 49) di Munari; pag. 50 serrato colloquio tra i massimi vertici delle Autorità marittime (Pollastrini) e delle autorità portuali (Nerli)



nonostante tutto, avvengono.
Risulta chiaro che per offrire queste risposte occorrono: capacità organizzativa, mezzi efficienti, idonee strumentazioni, qualificazione e preparazione professionale. Competenze, quest'ultime, che si realizzano e che si affinano attraverso l'esperienza quotidiana legata alla istituzionale attività. Sono operazioni, quindi, che non si possono improvvisare.
Abbiamo molto apprezzato la decisione di dedicare in una nuova area di circolazione stradale di recente costruzione, l'assegnazione di toponimi ad alcune attività economiche che risultano importanti per il porto di Ravenna. È un'iniziativa che ci ha favorevolmente colpiti perché, nell'individuare alcune categorie, molto indicative delle attività portuali, si è scelto proprio quella degli Ormeggiatori. Credo, quindi, che abbia prevalso una concezione che condivido perfettamente, e che si riferisce proprio all'attività principale svolta dagli Ormeggiatori e cioè: quella di "assicurare la nave alla terra" che risulta essere il passo fondamentale per tutte le operazioni portuali. Ritengo inoltre che ci potrebbe essere anche un altro motivo che può aver favorito questa scelta e che per me risulta particolarmente importante.
Mi riferisco alla continua presenza di questo nucleo di erogatori di servizi e al loro essere, per quanto possibile, protagonisti del costante miglioramento e crescita delle attività marittimo/portuali. E ciò perché questa nostra categoria ha sempre ricercato nel far proprie le esigenze generali del porto il principale riferimento per tutelarsi, ma anche per riconfermare con forza il carattere pubblico della nostra funzione e in questo quadro dimostrare che l'efficienza unita al costante miglioramento operativo e professionale, non sono elementi estranei ad un assetto pubblico ed alla specifica normativa del servizio.
Anzi, a fronte di alcune osservazioni discusse in sede di dibattito parlamentare relative alla riforma degli assetti portuali, sono lieto di precisare che la nostra Associazione si è sempre dichiarata disponibile, meglio, a suo tempo ha addirittura anticipato la sua volontà di dotarsi di una "carta dei servizi" che si affianchi al Regolamento di Servizio. Sarà un'ulteriore prova dell'efficienza e dell'economicità del nostro servizio che non abbiamo difficoltà ad affrontare.
La creazione e il consolidamento dell'Angopi ha origine nel fatto che questa Associazione è stata realizzata sulla base del riconoscimento della professionalità/competenza e della particolare disponibilità della categoria che, al di là delle situazioni diversificate esistenti nei porti italiani e che si manifestano nelle variegate presenze e tipologie di navi, ha una sostanza fortemente omogenea rafforzata dalla costituzione dei Gruppi, parti integranti e necessarie dell'intero sistema della sicurezza della navigazione marittima e portuale.
Quando parliamo di professionalità dobbiamo però immediatamente congiungerla ad un'attenta iniziativa rivolta al continuo adeguamento che tenga conto delle

mutevoli condizioni derivanti da una serie di fattori di cui la tecnologia è sì una parte importante: ma non la sola. Mi riferisco per esempio a forme economiche di organizzazione che possono essere di per sé innovative rispetto a situazioni passate e presenti come: autostrade del mare, terminalisti specifici, piattaforme off-shore…
Altrettanto importante è che se distacchiamo il concetto e la sostanza della professionalità da un miglioramento il più vicino possibile a standard ottimali, il valore di queste competenze si perderebbe o quanto meno si ridurrebbe ad una realtà potenziale e non fattuale.
Per queste ragioni, da anni, l'Angopi e gli stessi Gruppi di fronte ad iniziative nuove e/o inedite e all'interno della prassi in atto, ha sempre discusso e ricercato insieme all'utenza le modalità, gli uomini, i tempi e mezzi per soddisfare nel modo migliore le esigenze degli utilizzatori del servizio.
Un episodio ormai noto, è quello del nostro impegno con i colleghi di Rotterdam di operare nei vari mari del mondo per il corretto e sicuro posizionamento di piattaforme off-shore, cosa che noi abbiamo accettato proprio perché animati dalla necessità di recepire le esperienze che nascono da forme, prima inesistenti, nel trasporto marittimo. E abbiamo chiesto la preventiva autorizzazione al Ministero dei Trasporti e al Comando Generale delle Capitanerie di Porto, proprio riguardo all'estensione non tecnica ma pratica e umana, della nostra preparazione. È di questi giorni – a seguito della richiesta da parte della Fairmount, in base all'accordo di "Rotterdam" – che registriamo il felice esito delle operazioni per il trasferimento da Algeciras fino al largo di Porto Levante della struttura del rigassificatore, che ha visto la partecipazione di tre nostri ormeggiatori italiani.
Un ulteriore esempio e anch'esso innovativo per alcuni aspetti, è quello relativo al rapporto che si è istaurato sotto il coordinamento dell'Angopi tra i tre Gruppi Ormeggiatori di Chioggia, Ravenna e Venezia per trovare insieme e su iniziativa del GNL Adriatico, il modo migliore per prestare la nostra opera sul rigassificatore.
Questa iniziativa che naturalmente si è svolta avendo avuto l'autorizzazione di tutte le Autorità preposte e che sono state costantemente informate sulle fasi fondamentali dei nostri incontri, ha registrato, fra i tanti, un confronto sull'individuazione del tipo di natante da impiegare per quelle specifiche operazioni. Possiamo dire con una certa soddisfazione, che è stata accettata la nostra proposta proprio perché nasce da queste nuove esperienze congiunte alla competenza acquisita nelle diverse circostanze operative.
Ma il vero elemento di forza, che è poi la novità assoluta, è che per la prima volta un'attività, per noi istituzionale, si realizza in compartecipazione con tre diversi Gruppi Ormeggiatori situati in tre diversi porti.
Riteniamo che questa soluzione, che abbiamo comunque concordato sotto la direzione ed il coordinamento delle Autorità preposte, possa dare un contributo rilevante a dimostrazione che la normativa pubblica non impedisce le necessarie risposte a nuove esigenze, completamente inedite, che via via si possono presentare. Ma ciò è reso possibile soltanto se tutto quello che rientra in una concezione di servizio pubblico e delle norme che lo regolano, ha la capacità e la flessibilità di poter affrontare in tempi reali quelle novità che la realtà stessa impone. Quindi, una normativa pubblica che non deve rappresentare una gabbia o un freno, ma una volta rispettati gli elementi fondamentali che la caratterizzano, proprio per il protagonismo e il senso di responsabilità degli operatori, diviene un aspetto propulsivo e avanzato di soluzioni che nel momento in cui soddisfano le esigenze dell'utente ne rafforzano il carattere pubblico.
Concludo. Quando si sottolinea la novità di tre Gruppi di tre porti diversi, che insieme concordano un intervento comune verso un utente che presenta caratteri del tutto peculiari per localizzazione e per modalità operative, si realizza un processo comune del tutto particolare.
L'intesa assume un significato ancora più importante per il semplice fatto che l'utente, il primo interessato alla ottimizzazione del servizio, ha apprezzato ed accettato volontariamente il nostro modello organizzativo, riconoscendo il valore del nostro servizio oltreché la sua specifica idoneità a far fronte alle peculiari esigenze di sicurezza richieste dalla stessa utenza. A testimonianza della validità di ciò che affermo ricordo un concetto espresso dall'amministratore delegato di Adriatic Gnl che ad accordo concluso ha detto che le nostre intese rappresentano la sintesi di una efficienza che non può esistere senza adeguate misure di sicurezza le quali, in tal modo, assurgono anche a primari parametri di funzionalità ed efficacia.
Questa è la concreta dimostrazione che avere la coscienza di svolgere un servizio pubblico arricchisce fortemente le capacità di intervento dei Gruppi nelle situazioni più varie dovute anche ad una flessibilità operativa che coinvolge uomini e mezzi e che consentono a questi nostri organismi, in determinate circostanze, di eccellere.
Ecco perchè noi siamo convinti che non è l'inquadramento pubblico che ostacola l'efficienza di un'attività che ha interiorizzato e fatto propria una coscienza individuale e collettiva sempre al servizio di qualunque tipo di utenza e di emergenza.
Solo un assetto normativo ed organizzativo pubblico statico incapace di flessibilità con conseguente cesura tra esigenze obiettive della collettività ed efficienza del servizio può essere visto negativamente.
Ma è proprio a questo tipo di intervento pubblico che la nostra struttura si è sempre opposta.

Il punto di FORZA



GLI ORMEGGIATORI DI SIRACUSA
ALLE 'PICCOLE FORMICHE'

Quel disincaglio da encomio

Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti
Capitaneria di porto di Siracusa

Sezione staccata S.Panagia

Indirizzo telegrafico: COMPAMARE SIRACUSA

Prot. n° 05.02.02/ 224 – Allegati: __/0/__

Siracusa, _____

Al Sig. CAPPUCCIO Sebastiano
Presidente del Gruppo Ormeggiatori
del Complesso Portuale di Siracusa
Via della Dogana, 14
96100 – SIRACUSA

e, p.c. Gruppo Ormeggiatori del Complesso Portuale di Siracusa
via della Dogana, 14
96100 – Siracusa

ANGOPI
Via Ancona, 37
00198 – ROMA

Argomento: Operazioni di disincaglio M/N PARTNER I di bandiera St Vincent & Grenadine in prossimità di Punta delle Formiche dal 04.02.2009 al 05.02.2009. Lettera di elogio.

Desidero esprimere il più vivo compiacimento ed apprezzamento per la particolare disponibilità e la grande professionalità dimostrata dal personale di codesto Gruppo impiegato nelle operazioni finalizzate al disincaglio della M/N PARTNER I.

Mi è particolarmente gradito sottolineare come la professionalità e perizia marinaresca dimostrata durante tutte le fasi delle operazioni di disincaglio, abbia consentito di portare a termine le stesse salvaguardando l'incolumità dell'equipaggio presente a bordo, con la massima tutela per l'ambiente marino.

IL COMANDANTE
C.V. (CP) Gaetano MARTINEZ

La lettera d'elogio porta la data del 12 febbraio 2009. L'ha redatta il capitano di vascello (CP) Gaetano Martinez. Comandante della Capitaneria di porto di Siracusa ed è indirizzata a Sebastiano Capuccio, presidente del Gruppo Ormeggiatori del Complesso Portuale di Siracusa e, per conoscenza, allo stesso Gruppo Ormeggiatori e ad Angopi.

L'elogio è riferito al disincaglio della motonave 'Partner I', bandiera St. Vincent & Grenadine, avvenuto in prossimità di Punta delle Formiche; operazione che ha impegnato gli ormeggiatori nei giorni 4 e 5 febbraio 2009. Così recita la lettera d'elogio:

Desidero esprimere il più vivo compiacimento ed apprezzamento per la particolare disponibilità e la grande professionalità dimostrata dal personale di codesto Gruppo impiegato nelle operazioni finalizzate al disincaglio della M/N PARTNER I. Mi è particolarmente gradito sottolineare come la professionalità e perizia marinaresca dimostrata durante tutte le fasi delle operazioni di disincaglio, abbia consentito di portare a termine le stesse salvaguardando l'incolumità dell'equipaggio presente a bordo, con la massima tutela dell'ambiente marino.

Il felice esito di questo intervento, che ha richiamato gli elogi dal comandante della Capitaneria di porto di Siracusa, deriva dall'alto livello professionale e di perizia marinaresca ricordate nella lettera dell'Autorità marittima. Ma sono tutt'altro da sottovalutare gli affinamenti tecnici e professionali derivati da opportuni corsi di perfezionamento organizzati dagli ormeggiatori sotto l'egida Angopi. Così come di pari importanza sono i costanti perfezionamenti del coordinamento tra le varie entità chiamate ad intervenire nei casi di emergenze attuati da esercitazioni organizzate dalla Capitaneria di porto – Guardia costiera e svolte a cadenze ravvicinate negli ambiti della sua giurisdizione.

Dunque, ormeggiatori quali punti di forza per affrontare emergenze in mare



***"...il mezzo nautico predisposto alla missione è la m/b "S. Panagia SR 2442", che dalle informazioni accertate sembra la più idonea al soccorso..."*. Nella foto della pagina a lato il battesimo dell'imbarcazione, celebrato a Siracusa il 5 settembre 2006, alla presenza del compianto comandante Munafò (vedi ricordo a pag. 4), allora al vertice della Capitaneria del porto siciliano. La foto di pag. 58 mostra, invece, la 'S.Panagia' nel teatro dell'incaglio della Mn. Partner I.**

di varia natura ed entità, irrobustiti nei singoli Gruppi attraverso cocktail di iniziatrive interne miscelate alle simulazioni collettive. Come rimarcato dai due più recenti attestati rilasciati dalle autorità marittime agli ormeggiatori di Siracusa. Il primo, redatto l'1 luglio 2008 dalla Capitaneria di porto di Pozzallo, firmata dal comandante, capitano di fregata (CP) Antonio Donato, relativa alla partecipazione del Gruppo all'esercitazione antincendio tenuta il precedente 26 giugno nelle acque dello stesso porto siciliano. Mentre la seconda attestazione, della Capitaneria di porto di Siracusa, a firma del Capo servizio capitano di corvetta (CP) Marco Trogu, dichiara che: *in data 07 ottobre 2008 questo Comando ha effettuato una esercitazione antincendio nel complesso portuale di Siracusa, finalizzata alla verifica dell'efficienza e dell'organizzazione generale dei servizi di sicurezza portuale, dei tempi d'intervento dei mezzi e dei servizi della rada di Santa Panagia in caso di emergenza.* Proseguendo che: *A tale esercitazione hanno partecipato mezzi navali e personale del "Gruppo Ormeggiatori del Complesso Portuale di Siracusa", Soc. Coop.a.r.l.*

Riguardo gli interventi degli ormeggiatori che hanno condotto alla lettera ecco il 'rapporto tecnico' inviato alla Capitaneria di Siracusa dal capogruppo Sebastiano Cappuccio, in data 16 febbraio 2009, che ha per oggetto:

Attività di soddisfacimento delle esigenze di interesse pubblico

In data 04 febbraio verso le ore 08,00 mi viene data comunicazione via cavo, da parte del Comandante del Porto di Siracusa (C.V. CP Gaetano Martinez) circa la necessità di intervenire con una nostra unità, per portare assistenza alla M/N Partner I che risulta, dalle prime informazioni, essersi arenata nelle vicinanze di Capo Passero.

Caratteristiche della M/N alla quale abbiamo prestato soccorso

Denominata **Partner I**; bandiera St Vincent & Grenadine; Tsl 1948

Il giorno 4, date le particolari condimeteo avverse (libeccio forza 5) e quindi impossibilitati a poter intervenire in quelle proibitive condizioni di vento e di mare, si effettua comunque, dietro disposizione ed il superiore coordinamento del Comandante del porto, un sopralluogo via terra per la diretta presa visione della reale situazione in cui versava la nave. Oltre al sottoscritto, partecipano alla missione per l'accertamento sullo stato della nave il C.te del Porto Gaetano Martinez, il C.C. Marco Trogu, il responsabile della Compagnia armatoriale dei rimorchiatori Augustea, Sig. Domenico Taccone.

Dalla nostra ispezione la m/n Partner I risulta arenata nelle vicinanze dell'Isola delle "Piccole Formiche", in una insenatura tra due scogliere.

Coordinate rilevate

36° 40' 01" N - 15° 03' 00" E

Distanza 40 miglia dalla Baia di Santa Panagia - Siracusa.

Descrizione dell'intervento.

Il giorno 5 febbraio i bollettini *meteomar* segnalano un temporaneo miglioramento delle condimeteo e quindi possibilità di intervento con il nostro mezzo alle coordinate sopra indicate. L'equipaggio allertato è composto dal sottoscritto Sebastiano Capuccio in qualità di capo-barca, Orazio Bianca motorista e il collega ormeggiatore Luciano Salerno.



Il mezzo nautico predisposto alla missione è la m/b "S. Panagia SR 2442", che dalle informazioni accertate sembra la più idonea al soccorso in quanto più leggera e di minor pescaggio dotata, peraltro, di radar, ecoscandaglio, gps e con un apparato motore di 300 hp.

Alle ore 04,00 gli Ormeggiatori di comandata con l'unità "S. Panagia SR 2442" iniziamo la missione partendo dalla Baia di S. Panagia - Siracusa per la destinazione di cui sopra.

Velocità di navigazione 14 nodi, temperature e pressioni dei motori: regolari.

Ore 07 00 con le prime luci dell'alba, arrivo sottobordo, dove, peraltro è presente il R.re "Duro Augustea" alla "K" a debita distanza (circa 250 metri) per ragioni dì pescaggio.

Compiute le dovute osservazioni, necessarie ai conseguenti comportamenti e alle relative azioni da intraprendere, previo scambio di comunicazioni con il comando del Rimorchiatore, ci rechiamo sottobordo della M/N, con l'ausilio dell'ecoscandaglio si tengono monitorati i fondali, per avere un primo contatto con l'equipaggio al fine di concertare, sul piano pratico, le necessarie manovre.

Di comune accordo Rimorchiatore e Comando Nave, si preleva dal "Duro Augustea" una braga di acciaio che, voltata In modo sicuro al bittone di pop-

pa della nave Partner I, diviene il punto di aggancio per il cavo di rimorchio che noi preleviamo dal rimorchiatore stesso e che stendiamo per circa 250 metri, fino alla nave incagliata. È presente sul luogo la motovedetta CP 2203 del Compartimento Marittimo di Siracusa. Inizio disincaglio ore 07,30. Attesa in zona fino a disincaglio avvenuto: ore 09,20

Alle ore 11,00 comunicateci, via vhf, che la nave è ormai in acque sicure, dirigiamo verso il porto di Siracusa dove alla 14,30, finito in macchina, ormeggiamo la nostra unità.

Essendo l'ormeggio ***"un servizio di interesse generale atto a garantire nei porti, ove è istituito, la sicurezza della navigazione e dell'approdo"***, l'operazione descritta, sotto l'autorevole direzione del Comandante dei porto, risulta coerente con una visione d'insieme della sicurezza e delle emergenze nelle diverse forme in cui essa si presenta. L'opere da noi compiuta, oltre a rispondere a quelle esigenze universalistiche di sicurezza, ha il merito di qualificare il "pubblico" nell'accezione di efficienza, orientato a soddisfare in pieno i bisogni degli utenti, senza obbligare la portualità a subire costi impropri, disservizi, disattenzioni, lunghe attese, inefficienze valorizzando in questo modo il modello organizzativo che caratterizza i nostri scali.

Giova infine rimarcare che l'Intervento posto in essere è una testimonianza tangibile della essenzialità degli ormeggiatori nel sistema marittimo-portuale. Essenzialità che non è riconducibile solamente alla fase di accosto della nave (ormeggio/disormeggio), ma va ben al di là Quindi un'importanza non solo commerciale ma anche ambientale e sociale, garantita attraverso la "multifunzionalità" del Gruppo che così concorre alla definizione della politica della sicurezza della navigazione nelle acque portuali e negli specchi acquei adiacenti al porto. Proprio per queste ragioni, come d'altra parte è insito nella nostra funzione, **nessun compenso verrà richiesto** che non sia il semplice riconoscimento del gasolio consumato per l'intera missione di salvataggio.

Simbiosi in mare

Diffuso compiacimento per il favorevole esito del disincaglio della motonave 'Partner I' avvenuto a Punta delle Formiche, nel mare siracusano, con la partecipazione di uomini e mezzi nautici del Gruppo ormeggiatori dislocato in tale area. Operazione condotta con dovizia di professionalità organizzativa, di regia ed esecutiva, come espresso da una nota che il presidente di Angopi ha indirizzato al comandante della Capitaneria di porto di Siracusa, capitano di vascello (CP) Gaetano Martinez (e per conoscenza, al Comando generale delle Capitanerie di porto e alla Direzione generale del ministero Infrastrutture e trasporti, entrambi di Roma, nonché alla Direzione marittima di Catania). Recita il testo della nota:

Stimato Comandante Martinez

Siamo venuti a conoscenza della operazione da Lei guidata relativa al disincaglio alla M/N Partner I.

Abbiamo molto gradito il suo apprezzamento verso l'opera compiuta dagli Ormeggiatori di Siracusa e, per quanto mi riguarda, vorrei soprattutto manifestarle la mia stima per come ha svolto il suo lavoro di regia per questa delicata situazione, dove, peraltro, in tutta l'operazione, non si è registrato alcun danno a mezzi, uomini e ambiente.

Ciò dimostra non solo la grande professionalità del Gruppo e l'efficienza tecnica della Capitaneria di Porto, ma, ancora una volta, l'importanza e l'insostituibilità che assume il Gruppo Ormeggiatori – con uomini qualificati e professionali, mezzi adeguati per l'attività portuale ma di grande versatilità – nel rappresentare un tratto essenziale della generale organizzazione della sicurezza.

Egr. Comandante Martinez, ritengo che in questa circostanza a Siracusa si è dimostrato, sul piano concreto, quanto sia preziosa la simbiosi realizzata fra l'operatività del Gruppo, la capacità di regia dell'Autorità marittima e il contributo fattivo dei rimorchiatori.

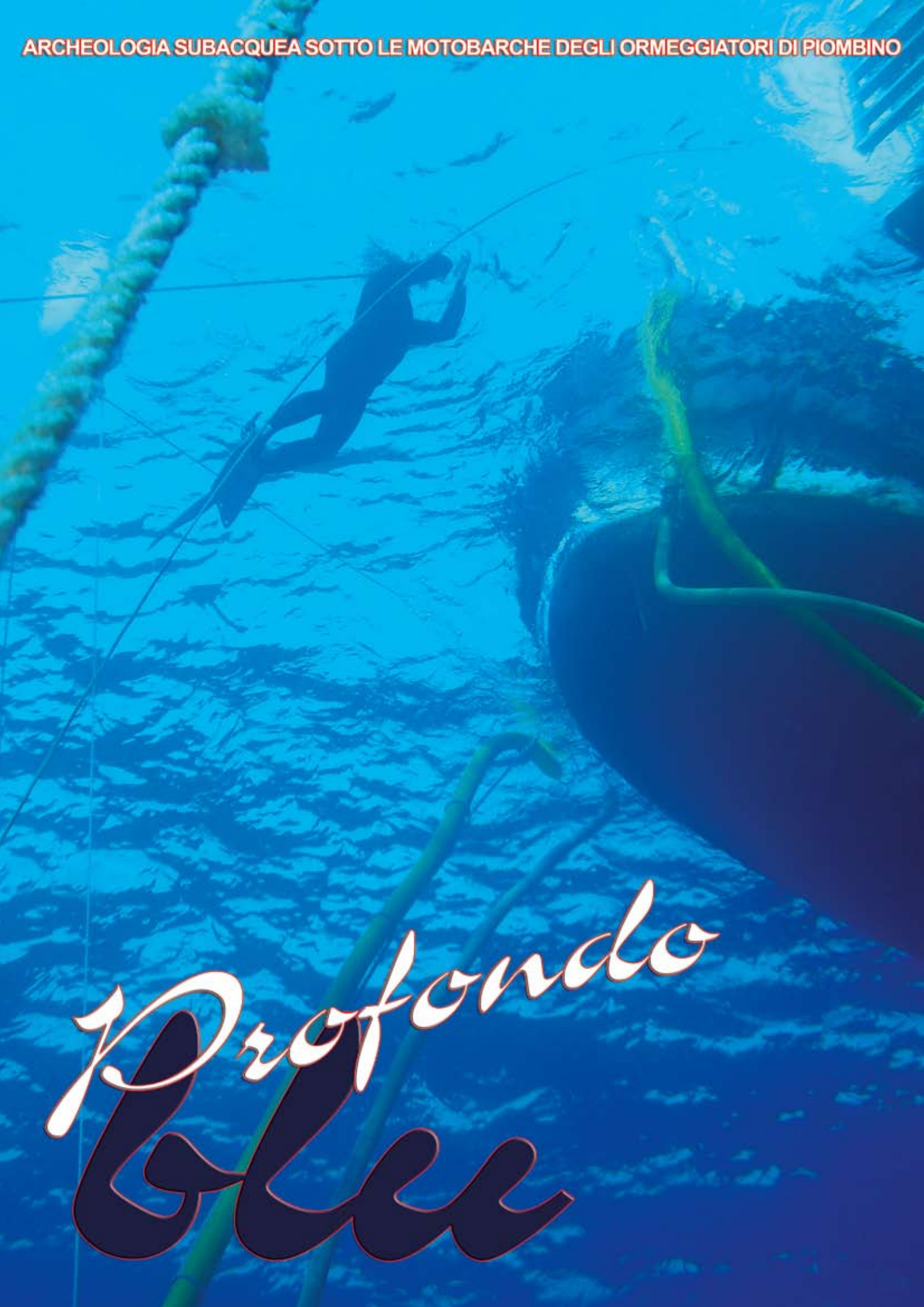
Mi permetto, infine, di far rilevare che la difesa di questa nostra organizzazione dimostra nei fatti un "bene assoluto" per la sicurezza della navigazione e dei porti.

Con sincera stima,

Cesare Guidi.



ARCHEOLOGIA SUBACQUEA SOTTO LE MOTOBARCHE DEGLI ORMEGGIATORI DI PIOMBINO



Profondo Blu



Historia sul fondale

September 5, 2008 9:09 A.M. First day of excavation.... Terminano così le annotazioni dell'archeologo Dante Bartoli, direttore del programma di ricerca Italia - USA 'ProMare', fondazione senza scopo di lucro costituita nel 2001 negli Stati Uniti d'America, per promuovere ricerche ed esplorazioni marine in tutto il mondo, attraverso progetti propri e di concerto con organismi accademici, corporazioni, agenzie ed enti pubblici o governativi al fine di ampliare le conoscenze storiche e scientifiche nonché di rinvigorire l'esplorazione subacquea.In questa occasione ProMare è intervenuta a sostegno di una campagna di ricerche subacquee profonde nel mare dell'Isola d'Elba. Campagna progettata, diretta e coordinata della Soprintendenza dei Beni archeologici della Toscana, attraverso la supervisione dell'archeologa Pamela Gambogi, e dove si evidenzia anche il Ministero per i Beni e le Attività Culturali nonché l'amministrazione comunale di Marciana Marina, nella cui giurisdizione si svolge la campagna.



Le annotazioni si concludono il 5 settembre a causa dell'interruzione della campagna, così spiegata dal Comune

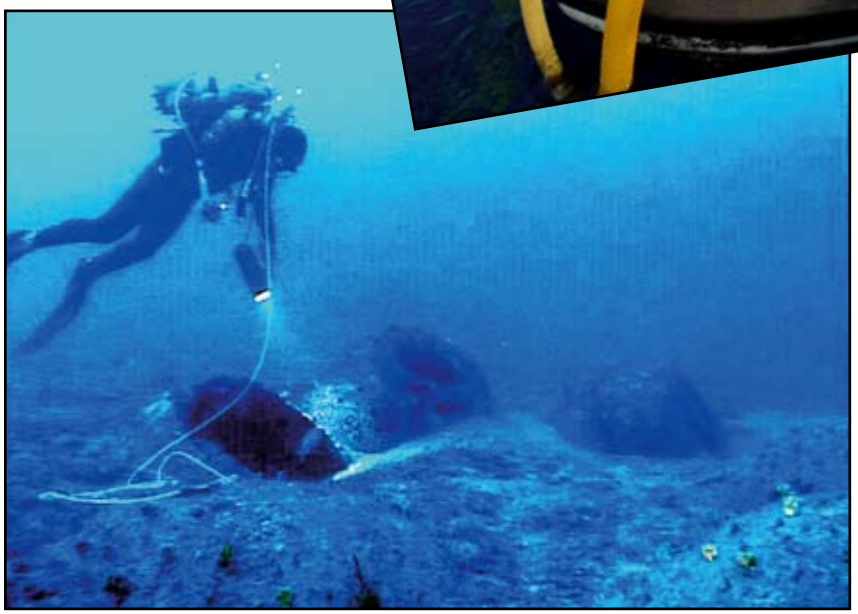
di Marciana. 'A causa del maltempo si sono concluse anticipatamente le rilevazioni sul relitto romano dei dolia di Marciana Marina. È comunque stata una bellissima esperienza che riprenderà in primavera per fare luce su uno dei più completi relitti che il nostro mare conservi e che potrà svelare presto i suoi segreti. Sotto la direzione della dottoressa Pamela Gambogi, funzionario presso la Soprintendenza per i Beni archeologici della Toscana, e per espressa volontà dell'Amministrazione comunale di Marciana Marina e del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, ha preso corpo la prima vera campagna di esplorazione e scavo della nave oneraria - ora ribattezzata *relitto romano dei dolia di Marciana Marina* - affondata circa duemila anni fa a pochi metri di distanza dalla Punta del Nasuto. Una risorsa da valorizzare, che fin dall'inizio ha rappresentato per l'Amministrazione marinese un traguardo qualificante'.

Annota dunque Bartoli in quel 5 settembre 2008 sul giornale operativo degli archeologi in missione al largo delle coste elbane, impegnati in rilevamenti, misurazioni e studio in loco del relitto della nave di epoca romana lì affondata assieme al suo carico duemila anni fa. "Primo giorno di scavi. Cominciano l'esplorazione accurata e le prime esplorazioni sui 10 *dolia* attualmente visibili sul fondo…'. Ma altri punti salienti delle annotazioni redatte nel 'campo base' di Marciana Marina riguardano i giorni 2 e 4 settembre. E qui appariva il riferimento all'uso di una motobarca posta a disposizione degli archeologi e dei loro coadiutori dal Gruppo Ormeggiatori e Battellieri del porto di Piombino. Gruppo che non soltanto ha fornito all'equipe archeoscientifica una imbarcazione equipaggiata con tutto il necessario per attività subacquee anche di ampio rilievo (così come ancor più lo sarà il nuovo battello in fase di ultimazione presso un cantiere livornese); ma che a puro titolo di collaborazione gratuita ha pure aggiunto





proprio personale subacqueo specializzato a supporto delle attività espletate dai sub in organico alla missione. Del tutto superfluo notare che questi apporti non vanno in alcuna maniera ad intaccare la completezza, tempestività e sicurezza delle prestazioni di ormeggio, disormeggio e battellaggio che il Gruppo è obbligato ad ottemperare. Né il Gruppo fornendo tali attività supplemetari neppure sconfina in ambienti di lavoro ad esso preclusi, ma semmai, con propri mezzi e soprattutto con la





propria professionalità giunge a rimediare a delle carenze, apportando credito all'organizzazione portuale di Piombino. In questa specifica circostanza confermando la propria disponibilità a supporto di un evento culturale eseguito nell'ambiente-mare moltiplicatore dei livelli delle difficoltà operative, da affrontare con appropriata professionalità. Ovvero, ciò che si evidenzia nell'area sommersa di esplorazione del fondale marcianese volto ad individuare e studiare reperti di eccezionale pregio risalenti all'antichità romana e ai suoi traffici marittimi.

NELLE FOTO



Pag. 60: la motobarca degli ormeggiatori battellieri di Piombino incrocia sul sito archeologico della nave oneraria naufragata; riunione a Marciana Marina dello stato maggiore dei ricercatori. **Pag. 61:** attività sulla motobarca e in immersione. **Questa pagina:** ancora attività di superficie sul sito archeologico; Pamela Gambogi; una dolia semiaffondata nel fondale fangoso con i suoi inquilini. **Pag. 63:** Fondale con dolie, balletto subacqueo con sorbona. **Pag. 64:** altre immagini di lavori in profondità.



Nelle annotazioni del 2 settembre era scritto: 'La Soprintendenza per i Beni Archeologici della Toscana ha iniziato gli scavi archeologici riguardanti la nave mercantile romana con un carico di dieci *dolia*. Il sito giace ad una profondità di 65 metri (195 piedi), e una squadra di dieci subacquei professionisti lavorano sul relitto. La dottoressa Pamela Gambogi è la direttrice

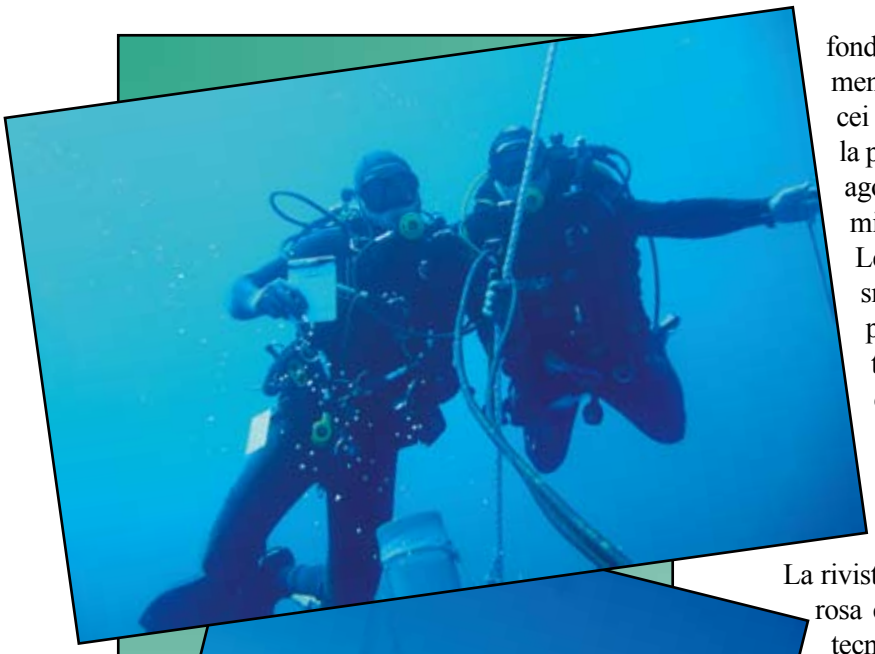


dell'escavo, mentre la ProMare è attivamente coinvolta nella ricerca. Il dolia, grosso contenitore di argilla di capacità fra 1200 e 3000 litri, era usato in antichità per trasportare vino in grande quantità. Siccome pochi di questi contenitori potevano contenere la stessa quantità di liquido immesso in diverse centinaia di anfore questo genere di contenitore da trasporto fu ampiamente usato quale sostituto della tradizionale *naves onerariae*. Apparentemente esse furono usate solo per un breve lasso di tempo, tra la metà del primo secolo avanti Cristo e la prima metà del primo secolo anno Domini'.

Mentre il successivo 4 settembre Dante Bartoli annotava: 'Oggi stiamo lasciando il porto (*di Marciana Marina, ndr*) con i battelli 'Tripesce' *(la motobarca 'N° 1' del Gruppo ormeggiatori e battellieri di Piombino, battello, come già detto, opportunamente equipaggiato con impianti per assistere personale specializzato nelle molteplici attività subacquee, ndr*) e 'Desideria'. Stiamo iniziando lo scavo del sito usando una idrovora. Il relitto è composto da 10 *dolia*, e da una quantità di anfore locate nella sua parte terminale. Grazie alla collaborazione con il Centro NATO di Ricerche Subacquee della Spezia, nel febbraio 2008 è stato possibile usare un rilevatore di profili di fondali per ottenere una mappa del sito, che include reperti sepolti da sedimenti. Le dimensioni complessive del reperti visibili copre un'area di circa 15 x 5 metri'.

L'operazione di archeologia sottomarina in acque profonde condotta al largo della costa elbana parte da diverse premesse. Ci sono i racconti di vecchi pescatori di Marciana che hanno da tempo notato come nei









fondali prospicienti Punta del Nasuto, essenzialmente di sedimento fangoso, vivano pesci e crostacei tipici di habitat accidentati. Ma c'è soprattutto la presenza di manufatti intercettati e filmati a fine agosto 2002 dal sub Giuseppe 'Popi' Adriani, in missione scientifica in quelle acque per conto di Lega Ambiente. Da lì l'attivazione dei meccanismi del nucleo operativo subacqueo della Soprintendenza Archeologica toscana per approntare adeguate misure atte a garantire l'integrità dei preziosi reperti nonché, dopo una quasi immediata ricognizione del sito, organizzare la campagna di rilevamenti e studi che, interrotta lo scorso autunno dovrebbe essere riavviata nella prossima stagione primaverile.

La rivista specializzata 'SvbAqva' ripercorre con rigorosa cronologia temporale e dovizia di indicazioni tecniche il dipanarsi della campagna attraverso i vari interventi in mare per raccolta dati e strutturazione del sito. Interventi che iniziando dalla documentazione relativa al periodo di scoperta del relitto sono divisi in quattro tornate. La prima per posizionare gli ormeggi dell'imbarcazione appoggio e rilevare in maniera univoca le posizioni georeferenziate del giacimento. La seconda per effettuare una serie di indagini strumentali acustiche con tecnologie avanzate del fondale e del sedimento sottostante i dolia. La terza tornata per iniziare una prima ricostruzione virtuale del perimetro del sito. La quarta e ultima, nel settembre 2008, annotata nel 'giornale di bordo' di Dante Bartoli, per praticare uno scavo in un punto ben definito utilizzando una sorbona, l'attrezzo di lavoro ad aria o ad acqua utilizzato per asportare materiale o scavare in siti archeologici subacquei, al fine di verificare la compattezza del fondo.

In tale contesto si colloca la collaborazione con i propri mezzi nautici, impianti, strumenti e personale specializzato del Gruppo ormeggiatori e battellieri del porto di Piombino. Gruppo per altro inserito in ottima compagnia poiché partner dell'operazione e fornitori di sofisticati strumenti sono diversi e di elevata qualificazione. Si va dalla tecnologia strumentale d'indagine della Marina militare italiana alle riprese video tramite batiscafo; dai sommozzatori tecnici dell'Explorer Team Chimera alla collaborazione con il centro di ricerca oceanografica NURC della Nato, dell'ISME (Integrated system for the marine enviroment) di Genova, del dispositivo di posizionamento USBL (Ultra short base line), sino alla stazione di decompressione d'appoggio alle squadre di sub, ognuna composta da 2 – 3 sommozzatori scesi sino a -65 metri di profondità. Quella stessa profondità che ha posto al riparo dalle razzie dei trafugatori di reperti archeologici la nave oneraria romana, riconsegnata intatta, come essa fu duemila anni fa quando colò a picco di fronte al promontorio del Nasuto.



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 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 BARCAIOLI SIRACUSA
GRUPPO ORMEGGIATORI SIRACUSA
GRUPPO ORMEGGIATORI TERMINI IMERESE
GRUPPO ORMEGGIATORI TARANTO
GRUPPO ORMEGGIATORI TRAPANI
MARSALA MAZARA DEL VALLO
GRUPPO ORMEGGIATORI TRIESTE
GRUPPO ORMEGGIATORI USTICA
GRUPPO ORMEGGIATORI VASTO TERMOLI
GRUPPO ORMEGGIATORI VENEZIA
GRUPPO ORMEGGIATORI-BATTELLIERI LIBERI
VENTOTENE PONZA
GRUPPO ORMEGGIATORI
VIBO VALENTIA MARINA


DORADO