GRUPPI NEWS

Isole Eolie, Ravenna, Siracusa Salerno, Livorno


GRUPPI ORME CC

GRUPPINEWS



Rocce di mare nei crepuscoli eoliani



Un 30 e lode di dedizione

A fornirne l'occasione è stata la recente pubblicazione delle riflessioni esposte dalle svariate personalità presenti alla celebrazione del trentennale istitutivo (1981 - 2011) del Gruppo ormeggiatori e barcaioli delle Isole Eolie. La raccolta degli Atti di quella manifestazione - intrisi di attualità, ma anche d'esperienze vissute dai relatori - corredata da spunti storici, ambientali e socioeconomici, ha tracciato un sinora inedito quadro di questa speciale professione marinaresca, esercitata in tutte le sette isole dell'arcipelago eoliano, diretta emenazione dei 'rolli' di trascorsa memoria.

Dice Annibale Marturano, capogruppo degli ormeggiatori-barcaioli eoliani, che raccontando la genesi del Gruppo attraverso gli interventi dei relatori, il libro sia stato voluto, su consiglio Angopi, "affinché restasse in modo indelebile ai posteri la nostra storia e con l'augurio di poter esserci e festeggiare tutti insieme altri decennali". Da qui l'avveduta diffusione di quelle pagine a fini divulgativi; diffusione a cui si sono ovviamente aggiunte le copie inviate ai colleghi nel frattempo scesi in pensione, tra cui i superstiti di quelle 'rocce di mare eoliane' che tre decenni prima, con rocciosa lungimiranza (da 30 e lode, appunto) posero le basi e vitalizzarono il Gruppo, permettendogli l'odierna efficienza.

Accingendosi ad assegnare ai pensionati le targhe-ricordo, di cui alle foto qui in alto, il capogruppo ebbe a esternare la propria soddisfazione: "Cari colleghi ed amici, avere oggi qui una buona rappresentanza degli ormeggiatori andati in pensione ci rende orgogliosi per aver fortemente voluto organizzare questa giornata a ricordo di tutti gli ormeggiatori che nel corso degli anni si sono avvicendati e per sottolineare l'importante opera svolta con impegno nella fondazione del gruppo e la dedizione dimostrata al lavoro".

Dedizione volta al lavoro, ma non solo; perché, se necessario, essa è disinteressatamente indirizzata ad altre evenienze: anche nel tardo crepuscolo dell'impegno lavorativo. Come nel luglio 2011, (casualmente tratto dalla costellazione delle emergenze portuali eoliane), quando avvenne che salendo su un aliscafo in partenza da Lipari una donna non vedente, staccatasi dal gruppo di persone affette dallo stesso handicap, perciò aiutate dal personale di bordo, precipitasse dalla passerella. Racconta il blog 'Eolie News' che in suo soccorso si tuffò l'ormeggiatore Massimo Castrogiovanni *(sotto)*. E che con questo atto tutto finì col solo grande spavento della donna.



Infine, l'ammonimento di Marturano affinché dal 2012 e molto oltre si tramandi quello spirito che nel 1981 permise di costituire il Gruppo. "Vorrei fare presente che in un contesto economico internazionale, nazionale, locale e politico pieno di incertezze per noi, ma soprattutto per i nostri giovani che devono entrare nel mondo del lavoro, è molto importante mantenere i cinquanta posti di lavoro stabili e dignitosi, creati 31 anni fa, in una realtà difficile come quella delle nostre isole; isole che hanno conosciuto, come tutti sappiamo, il triste fenomeno dell'emigrazione".



La ribalta di Ravenna

PROMOZIONI, NOMINE, NUOVI MANDATI E ANNIVERSARI NEL CLUSTER PORTUALE





Dinamismi a Ravenna

Non si può certo dire che la cronaca portuale di Ravenna abbia peccato di pigrizia nella prima metà e un poco oltre del 2012. Anzi. Le prime avvisaglie del dinamismo locale si erano palesate già a fine 2011 con l'assunzione dell'incarico di comandante della Capitaneria di porto ravennate e della Direzione marittima dell'Emilia-Romagna dell'allora capitano di vescello (CP) Francesco Saverio Ferrara.

C.V. Ferrara che ha anche poi concluso la seguente rassegna di promozioni, nomine, nuovi mandati e anniversari di rilievo nello scalo marittimo romagnolo essendo passato al grado superiore di Contrammiraglio (CP) in data 12 luglio. La promozione è stata festeggiata alla Loggetta Lombardesca, su iniziativa dall'associazione Agenti e mediatori marittimi. Associazioner guidata dal capitano Carlo Cordone, a sua volta nominato presidente a metà maggio 2012 *(nella foto in alto, assieme al comandante Ferrara)*, che ha tracciato una sintesi delle attività portuali di Ravenna. "Il traguardo raggiunto dal Contrammiraglio Ferrara riecheggia il percorso in ascesa del nostro porto e della sua complessa realtà, coronando una serie di brillanti risultati e di momenti storici che si sono – non senza fatica – susseguiti nel tempo e che sono stati supportati dalle indiscusse capacità imprenditoriali e manageriali dei privati e delle istituzioni".

Alla Loggetta Lombardesca erano presenti rappresentanze di istituzioni pubbliche, imprenditoriali nonché





dei servizi portuali. Tra questi, il Gruppo ormeggiatori del porto di Ravenna, che ha presentato le sue felicitazioni al neo-Ammiraglio, accomunandole a quelle dell'ANGOPI. Ovviamente non mancava la figura del presidente dell'Autorità portuale, Galliano Di Marco (*a sinistra, in basso)*, anch'egli neo-eletto (da inizio marzo). Presenza, quella del presidente della Port auhority di Ravenna, volta a sottolineare la comune volontà di rinnovare le intese con l'Autorità marittima sulla portualità, a ulteriore conferma della costante collaborazione sugli aspetti della sicurezza e dell'economia portuale che coinvolgono l'operato dei rispettivi enti.

Enti ai quali per vari motivi si raffronta il Gruppo ormeggiatori del porto di Ravenna, pur essendo principalmente regolato dalla Capitaneria di porto. Al cui comandante è stato richiesto il nullaosta per alternare il capogruppo uscente Arnaldo Bongiovanni *(foto in alto a ds.)* al collega subentrante Mauro Samaritani *(a sin. nella stessa foto, mentre quella sotto ritrae il nuovo capogruppo che presenta propri collaboratori al comandante Ferrara)*. L'investitura è avvenuta il 24 maggio con la



Capitaneria di porto: un centenario



Gruppo ormeggiatori: il ventennale

notifica dell'apposito decreto di designazione.
Intanto, sia la Capitaneria di porto di Ravenna sia il Gruppo ormeggiatori si preparano a celebrare un loro speciale anniversario. Il più importante è indubbiuamente quello della Capitaneria, che il 23 agosto raggiunge il proprio centenario di vita. Un secolo tondo tondo culminato con la nomina, inedita in questo porto, di un ammiraglio al suo comando. Benché costituito nel 1973, il Gruppo ormeggiatori del porto di Ravenna celebra, invece, il ventennale della propria forma giuridica di società cooperativa, assunta il 1° agosto 1992.

Identikit del Gruppo ormeggiatori del porto di Ravenna e del suo capogruppo

Mauro Samaritani, nato a Faenza il 14 settembre 1969, diploma nautico di coperta, aspirante clc, membro del Gruppo dal 1° ottobre 1996, è stato membro del consiglio per gli ultimi tre mandati, nell'ultimo dei quali è stato vicecapogruppo.
Il servizio di ormeggio del porto - spiega la Capitaneria - costituisce (unitamente ai servizi di rimorchio e pilotaggio) uno dei servizi tecnici primari ed indispensabili per ogni tipo di nave in arrivo nel porto, assolutamente essenziale, da svolgere con perizia e massima competenza per poter assicurare in ogni condizione meteo un sicuro attracco ai diversi tipi di nave per le soste operative in corrispondenza delle rispettive banchine e dei vari terminal differenziati in funzione dei prodotti e delle merci da movimentare. L'ormeggio portuale è un servizio molto delicato per la sicurezza della sosta in porto, che non conosce pausa lavorativa e deve essere sempre assicurato in ogni stagione ed in ogni condizione climatica attraverso apposite squadre e mezzi nautici che si avvicendano in turni continuativi. La gestione tecnica del servizio è effettuata direttamente dal Gruppo ormeggiatori, mentre regole e prescrizioni vengono emanate dalla Capitaneria di porto con apposite ordinanze; così anche entrare a far parte del Gruppo ormeggiatori avviene tramite specifici bandi di concorso ed esami svolti dalle Capitaneria di Porto.
Il Gruppo ormeggiatori del porto di Ravenna si compone di un organico di 28 ormeggiatori e dispone di dieci mezzi nautici per l'operatività portuale e per operazioni di ormeggio in off-shore. Nel 2011 sono state circa diecimila (9.905) le prestazioni effettuate: una media di circa trenta operazioni di ormeggio ogni giorno. Inoltre il Gruppo opera in 'ATI' con i Gruppi ormeggiatori di Chioggia e Venezia presso il terminale rigassificatore 'Adriatic LNG' di Porto Levante ed in collaborazione con gli omologhi di Rotterdam, grazie a un accordo tra KRVE (gli ormeggiatori del porto di Rotterdam) e l'associazione italiana di categoria (Angopi) partecipa a operazioni off-shore in tutto il mondo. Necessario sottolineare che tutte le attività operative sono autorizzate e supervisionate dall'Autorità marittima; inoltre, all'occorrenza, nel caso d'emergenza in mare, su richiesta e direttiva della Guardia costiera, gli ormeggiatori collaborano nel prestare assistenza in operazioni di soccorso e salvataggio a bagnanti e/o diportisti e/o marittimi in difficoltà.



La nave crociera 'Serenade of the Seas', della Royal Caribbean, 293 m. di lunghezza ormeggiata al terminal ravennate di Porto Corsini: grandi opportunità in sviluppo per i traffici crocieristici del porto di Ravenna.
fonte:
navidiravennablogspot.com

Gelso M

Offensiva maltempo







Crash a Siracusa

Cento anni fa, a metà aprile, avvenne la più rinomata sciagura della navigazione marittima in tempo di pace, quando il mondo fu scosso dalla tragedia del Titanic. Nel suo viaggio inaugurale tra Southampton e New York quel grande, 'inaffondabile' transatlantico aveva cozzato contro un iceberg nella notte del 14 aprile 1912 e, ferito a morte, si era inabissato poche ore dopo portandosi appresso 1473 vittime, tra cui ottocento membri dell'equipaggio. Il destino rievocativo ha fatto sì che giusto a distanza di un secolo quello sventurato evento fosse non solo ricordato, ma addirittura replicato per due volte su mari italiani in presa diretta: prima con la nave crociera Costa Concordia, anch'essa purtroppo funestata da vittime; poi con la nave cisterna Gelso M, con scenari ultratempestosi e di spettacolari salvataggi. E se nel 1902 fu un iceberg a segnare la fine del Titanic nella sua centenaria ricorrenza è stato, invece, l'urto con le scogliere prospicienti l'isola del Giglio (il 13 gennaio 2012) e Siracusa (il successivo 9 marzo) a semi affondare sia la Concordia sia la Gelso, entrambe gravemente danneggiate da laceranti falle in chiglia, talmente estese da porne in forse la possibilità di recupero.
A differenza sia del Titanic sia della Concordia, all'incaglio della Gelso M hanno assistito varie organizzazioni di soccorso, impossibilitate però a intervenire per la furia del mare. Tra queste anche uomini e imbarcazioni del Gruppo Barcaioli del Complesso Portuale di Siracusa, che in zona Santa Panagia, zona del naufragio, dispone di propria sede distaccata. Così, come più oltre descritto nella relazione del capogruppo barcaioli, avvenne che una volta tratti in salvo con gli elicotteri i diciannove membri dell'equipaggio e migliorate le condizioni meteomarine il Gruppo si ponesse a completa disposizione per le ispezioni e interventi di autorità marittime e tecnici. Ciò anche avvalendosi del ridotto pescaggio e manovrabilità delle loro imbarcazioni, particolarmente adatte a intrufolarsi in spazi angusti con mare non del tutto calmo (ma nonostante queste caratteristiche marinaresche, una loro motobarca – rotti gli ormeggi e infilatasi in una sorta da canale – veniva seriamente danneggiata). Con la nave tuttora adagiata sul costone roccioso della scogliera (come d'altronde lo è la Costa Concordia) i tecnici dell'Arpa a bordo dei mezzi nautici del Gruppo effettuano continui monitoraggi allo scopo di prevenire fuoriuscite in mare di sostanze inquinanti. Così come, sempre con l'ausilio del Gruppo, si susseguono le ispezioni dei tecnici di imprese di recupero interessate a una eventuale gara d'appalto. Ultima, significativa notazione è lo stupore di questi tecnici, impressionati dalla straordinarietà della posizione della nave, a riprova del suo ripetuto sbattere contro gli scogli sulla spinta dall'immane forza di vento e marosi.





Dell'incaglio sugli scogli antistanti punta Santa Panagia Salvatore Moscuzza, presidente del Gruppo Barcaioli del Complesso Portuale di Siracusa, ha informato l'ANGOPI riguardo la partecipazione del personale del Gruppo stesso e dei propri mezzi nautici nel drammatico evento.
Ecco il testo della relazione, inviata il 4 maggio 2012.

Assistenza m/c 'Gelso M'









Alle ore 11.40 del giorno 08/03/2012 la Protezione civile e la Prefettura di Siracusa e Provincia, emetteva un avviso di allerta meteo per l'arrivo di una fortissima perturbazione.
La notte del venerdì 09 Marzo le condizioni meteo-marine si sono aggravate sempre di più. Il mare ha raggiunto l'intensità di "forza 10" e il vento ha superato i 48 nodi.
Tutte le imbarcazioni sono state invitate a cercare riparo nei porti più vicini ed a rinforzare tutti gli ormeggi.
La motocisterna "Gelso M" iscritta al compartimento marittimo di Augusta, con 19 marinai di equipaggio, con una stazza di Tonn. 11.422, avendo accusato problemi al timone ed alle macchine, ha chiesto di poter entrare nel Porto di Augusta.
Date le condizioni meteo-marine proibitive non è stato possibile il riparo nel Porto Megarese.
La m/c Gelso M lanciava l's.o.s. comunicando che la nave non aveva più la possibilità di governo ed era in balìa dei marosi.
Il caso ha voluto che la nave si incagliasse nella scogliera antistante la parte nord della città, a punta Santa Panagia.
Il personale del nostro Gruppo, totalmente presente nella sede operativa di Santa Panagia perché già allertato dall'Autorità Marittima, dopo un breve consulto con la stessa Autorità, si recava via terra nella scogliera di Capo S. Panagia per dare, ove ne ce fossero le condizioni, eventuale soccorso all'equipaggio, avendo precedentemente constatato che la forza del mare era talmente violenta che non era possibile fare uscire in mare i propri mezzi nautici.
La m/c Gelso M era stata spinta negli scogli e a causa dei bassi fondali si era creato un vuoto non praticabile fra la nave e la terraferma. Tutto il personale del Gruppo, insieme al personale della Guardia Costiera, giunti sul luogo del naufragio, prendevano atto dell'impossibilità di dare soccorso via terra e pertanto il coordinamento dell'Autorità Marittima di Siracusa provvedeva a richiedere l'intervento degli elicotteri della Guardia Costiera stanziati nella base di Maristaeli Sigonella Catania e veniva anche richiesto l'intervento degli elicotteri della Marina Militare.
In attesa del loro arrivo l'equipaggio bloccato a bordo, veniva assistito via VHF sia dal nostro personale sia da quello della Guardia Costiera; inoltre, si studiavano varie ipotesi per poter soccorrere i marittimi; si era anche pensato e organizzato una teleferica, realizzata per consentire all'equipaggio di raggiungere la terraferma nel caso estremo che il salvataggio non fosse stato possibile anche con l'intervento degli elicotteri.

In condizioni climatiche proibitive i soccorritori hanno realizzato una sorta di 'situation room' all'interno di una grotta nelle vicinanze del punto d'impatto della nave per poter coordinare tutti i soccorsi.

A causa del forte vento di grecale, dopo alcuni giri di ricognizione, dagli elicotteri si è constatato che l'operazione di salvataggio dell'equipaggio della nave presentava notevoli difficoltà per la sicurezza dei velivoli e del loro personale. Veniva allora chiesto all'equipaggio della Gelso M di raggrupparsi a poppa e prepararsi ad un tentativo di recupero.

Grazie alla professionalità ed abilità degli elicotteristi intervenuti si riusciva a recuperare tutti i marittimi che si trovavano a bordo. Il Comandante era l'ultimo ad abbandonare la nave, dopo aver accertato che nessuno era rimasto a bordo e dopo avere assistito i marittimi nella fase di recupero.

Tutti i barcaioli del Gruppo per due notti e due giorni con condizioni climatiche da uragano si sono alternati sul luogo del naufragio e nella loro sede operativa, insieme a tutte le Autorità ed ai mezzi di soccorso che, però, nulla hanno potuto fare perché la nave non era raggiungibile né da terra né dal mare.

Appena le condizioni del mare hanno consentito ai mezzi nautici di operare in sicurezza, il Gruppo è stato subito operativo con le proprie motobarche



videocronaca dalla secca

per consentire alle Autorità di effettuare le prime ispezioni della nave, valutarne i danni subiti ed approntare le prime operazioni antinquinamento.
La Gelso M al momento del naufragio non aveva carichi a bordo, ma aveva le taniche del combustibile piene e pertanto si rendeva necessario aspirare il gasolio e fare in modo che l'ambiente marino non subisse danni irreparabili.
Il nostro personale e i nostri mezzi nautici hanno dato supporto ai rimorchiatori, ai pontoni e ai tecnici della società olandese 'Smit Salvage' che hanno , nel frattempo, assunto la direzione tecnica delle operazioni. Data la vicinanza del relitto alla costa, le nostre imbarcazioni sono state fondamentali per portare in prossimità della nave tecnici, materiali, sommozzatori e quant'altro si rendeva necessario.
Attualmente il gasolio è stato aspirato totalmente ed è stato evitato qualsiasi rischio di inquinamento della costa e del mare. La Gelso M, è poggiata inclinata sulla scogliera di Capo S. Panagia in attesa di conoscere la sua sorte che potrebbe essere o il recupero della nave o la demolizione sul posto.
Il nostro Gruppo sta supportando, una volta esaurita la fase di emergenza, con i propri mezzi, i tecnici del Ministero dell'Ambiente e dell'A.R.P.A. per monitorare più volte al giorno le condizioni fisiche del mare antistante il relitto e l'eventuale inquinamento della costa.





Trasporto materiale di pronto intervento con i mezzi nautici del Gruppo Barcaioli del Complesso portuale di Siracusa



Trasporto autorità tecnici sul luogo dell'incaglio della 'Gelso M' (in primo piano il comandante della Capitaneria di porto di Siracusa, capitano di fregata (CP) Luca Sancilio).

Mayday barcaioli!



Assistenza alla posa e controllo delle panne galleggianti che circondano la motocisterna per contenere eventuali sversamenti di sostanze inquinanti dalla nave.



L'imbarcazione del Gruppo barcaioli danneggiata durante i primi interventi di soccorso sotto l'imperversare della burrasca


Segnalibri
a Salerno

IL PORTO CAMPANO ACCOGLIE 'CARNIVAL BREEZE' IN VIAGGIO INAUGURALE



Buongiorno Salerno!



The line's newest... Preceduto dal titolo *Buongiorno Salerno!*, il blog Carnival News *posted 20 june 2012,* redatto in lingua inglese, ha dato notizia che *la nave Carnival Breeze, attualmente a metà del suo primo viaggio nel Mediterraneo ieri* (19 giugno, ndr) *ha visitato Salerno, Italia.* Corredata da fotografie, la new è stata pubblicata con l'evidenza dovuta alla nuova 'ammiraglia' della Carnival Cruise (vedi ANGOPI, servizio da Monfalcone).

La tappa salernitana della crociera inaugurale della Carnival Breeze è stata festeggiata con un partry tenuto a bordo dell'unità di bandiera panamense. In tale occasione, presenti tra le altre personalità il presidente dell'Autorità portuale di Salerno Andrea Annunziata e il comandante della Capitaneria di porto Andrea Agostinelli, si è svolta la 'plaque & keys ceremony' col tradizionale scambio di targhe celebrative, tra cui quello tra il comandente della 'Breeze', Vincenzo Alcaras, originario di Pozzallo (SR) e il capogruppo degli ormeggiatrori del porto di Salerno Luciano Testa (foto sopra).



Ma appena undici giorni prima, l'8 giugno, nel volume intestato al porto di Salerno è stato posto un altro segnalibro, in ricordo di una precedente cerimonia di rilievo nel mondo marineresco, anche qui con le personalità di cui sopra nonché il capogruppo degli ormeggiatori salernitani. Riguardava l'approdo della nave crociera 'Serenade of the Seas', della Royal Caribbean. Ma il fatto di spicco era che siffatta nave crociera era comandata da Karin Stahre Janson (foto a lato), certamente la prima donna al comando di un gigante di 293 metri di lunghezza, poco meno dei 306 della 'Breeze').



Nel porto di Salerno navi di tal misure solitamente ormeggiano al molo 3 Gennaio. Così avviene per i cruiser di MSC, Carnival, Royal e Croisieres de France (settanta approdi nel 2012). Ciò in attesa dell'approntamento del terminal crocieristico (a lato, il progetto), che dovrebbe essere ultimato a molo Manfredi. Così come, entro il 2015, si pensa siano compiuti i prolungamenti di banchine, l'escavo a - 15 metri dei fondali e la protezione a mare di moli e banchine con palancole opportunamente disposte.


Livorno rafforza la polifunzionalità
m/b BAT II
ORMEGGIATORI
BARCAIOLI
GRUPPO ORMEGGIATORI BARCAIOLI
PORTO LIVORNO

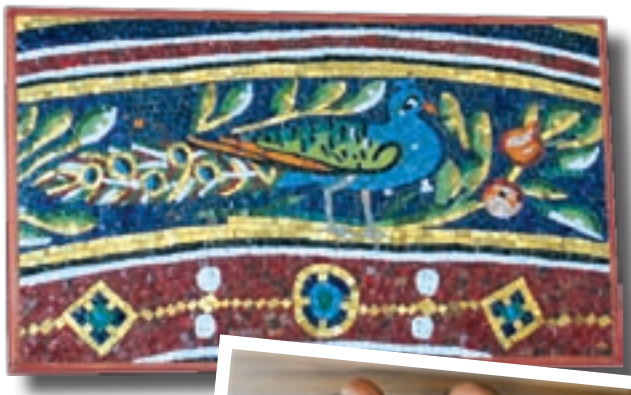
FORTI INVESTIMENTI DEL GRUPPO ORMEGGIATORI DEL PORTO DI LIVORNO



Motobarca e nuova sede sotto le piume del Pavone



Investimenti di forte rilievo finanziario per gli ormeggiatori del porto di Livorno, ora dotati di un inedito modello di grande motobarca polifunzionale e di una nuova sede amministrativa, acquisizioni dal sottinteso messaggio di coraggiosa fiducia nel futuro dello scalo marittimo labronico, dello stesso Gruppo che vi presta il proprio servizio tecnico – nautico, nonché del maggiore gradiente di sicurezza e resa operativa a servizio di tutta l'area portuale e nei limitrofi specchi acquei. Questi sono i principali spunti che risaltano dai messaggi di felicitazioni rivolti il 16 maggio 2012 agli ormeggiatori nella suggestiva sala convegni ricavata nella 'pancia' della medievale Fortezza Vecchia del porto toscano. Rallegramenti espressi nelle allocuzioni dei convitati alla presentazione e benedizione della motobarca 'BAT II' nonché dell'inaugurazione della palazzina risanata, ristrutturata e approntata per accogliere gli uffici del Gruppo.



Ma un concetto di coraggio nelle future prospettive si delinea anche nell'omaggio che l'Associazione nazionale Gruppi ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani - al pari degli ulteriori doni offerti da colleghi di altri Gruppi, ***(alcuni raffigurati nelle pagine successive)*** - ha scelto per tale occasione. Scelta volutamente caduta sulla riproduzione del mosaico ravennate del pavone (pavo cristatus). Ossia, sul simbolo solare molto diffuso nelle decorazioni musive della religiosità ravennate che si richiama alla resurrezione. Ma che qui, nel dono ANGOPI al Gruppo livornese si volge, molto laicamente, all'economia marittimo – portuale, pur mantenendo ben saldo il simbolismo del pavone, che in autunno perde le magnifiche penne, ma però rispuntate nella successiva primavera. Prefigurando così il divenire di tempi migliori susseguenti ai periodi grami. Come quelli che attualmente si stanno attraversando in questo prolungato autunno!





L'omaggio del mosaico del pavone offerto dall'Associazione al Gruppo ormeggiatori del porto di Livorno è avvenuto a conclusione dei festeggiamenti dedicati alla nuova motobarca e ai nuovi uffici. Mentre nell'immediato inizio della manifestazione, nel saluto del Vescovo di Livorno, è giunto il riferimento al coraggioso impegno del Gruppo per portare a compimento entrambi i progetti. In apertura delle esposizioni dei diversi ospiti convenuti presso le segrete della Fortezza Vecchia, monsignor Simone Giusti ha infatti apprezzato l'iniziativa affermando, tra l'altro: *"Ci vuole coraggio da imprenditori, coraggio nel credere che si potrà uscire da questa situazione, e credo che occorra sempre più una maggiore coesione sociale per vivere questo momento"*.

Gli indirizzi di saluto sono quindi proseguiti con il professor Giorgio Kutufà, presidente della Provincia di Livorno, con l'ammiraglio ispettore (CP) Francesco Lo Sardo, vicecomandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, con il contrammiraglio (CP) Ilarione Dell'Anna, comandante del porto di Livorno e con Massimo Provinciali, segretario generale dell'Autorità portuale di Livorno. Il presidente Kutufà ha rimarcato l'iniziativa del Gruppo quale *"una scelta anticrisi, anticiclica, di prospettiva"*. Avvenuta nel segno *"dell'innovazione e della fiducia nell'investimento"*. Mentre l'ammiraglio Lo Sardo, recando i saluti del titolare del comando generale delle Capitanerie, ammiraglio ispettore capo (CP) Pierluigi Cacioppo, si è riferito al Mediterraneo. Augurandosi: *"Speriamo che in Europa capiscano che la nostra struttura è differente, e si deve caratterizzare così com'è"*.

Sempre quale indirizzo di saluto, il comandante Dell'Anna ha premesso: *"Da oggi il porto di Livorno è più sicuro"*. Questo, ha spiegato, per la nuova unità: *"Un'imbarcazione nuova, di dimensioni maggiori"*. E per la struttura logistica: *"Perché offrirà un comfort all'organizzazione e agli uomini del Gruppo ormeggiatori, che si dedica anche alla formazione: una formazione continua che può assicurare anche un lavoro più adeguato, e quindi aumentare un gradiente di sicurezza sui luoghi di lavoro"*. Infine, il segretario della Port authority si è intrattenuto sul ruolo della sicurezza, con riferimento ai servizi tecnico nautici. *"Perché sicurezza è anche un servizio di efficienza, di tranquillità e di operatività del porto, che fa bene anche all'economia portuale. Quindi in questo senso anche l'augurio dell'Autorità portuale a questa evoluzione del Gruppo ormeggiatori di Livorno non può che essere salutata con benevolenza, con auspicio e con partecipazione"*.

Coordinate e chiosate da Cesare Guidi, presidente di Angopi, dopo i saluti d'indirizzo e il discorso di presentazione del capogruppo degli ormeggiatori labronici Massimo Luperini *(più avanti riportata integralmente)*, sono seguite relazioni su temi marittimi – portuali svolte dal senatore Marco Filippi, nonché dagli onorevoli Antonello Giacomelli e Silvia Velo, poi acclamata madrina della nuova motobarca del Gruppo. Infine, è stata la volta della rievocazione – ancora di Guidi - del poeta Dino Campana ***(vedi oltre)***, di cui alla 'Fortezza' è stata presentata l'approfondita biografia firmata da Enrico Gurioli nel suo volume "Barche amorrate - Dino Campana. La vita, i canti marini e i misteri orfici". Gran finale, una coinvolgente conclusione recitativa di testi tratti dal suddetto libro, presentata dal dottor Giuseppe Mascambruno, ex direttore del quotidiano 'La Nazione', e condotta da voci liriche e di attori, accompagnate da note di pianoforte.

Il fronte delle personalità politiche ha schierato un trio toscano. Il primo a intervenire è stato il senatore livornese Marco Filippi, membro della VIII Commissione permanente (Lavori pubblici, Comunicazioni) del Senato. Lo ha seguito il parla-

mentare di Prato, componente della IV Commissione (Difesa) della Camera dei deputati, che ha preceduto la parlamentare di Campiglia Marittima, vicepresidente della IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazione) della Camera dei deputati.





Marco Filippi si è diffusamente occupato della riforma della legge 84/94. Ciò, però, dopo avere elogiato i servizi tecnico nautici del porto di Livorno e dell'intero sistema portuale italiano: *"Vi è piena sicurezza, credo, nel cluster portuale della funzione di sicurezza, di garanzia che gli ormeggiatori, i piloti e il rimorchio costituiscono appunto per le comunità portuali"*.
Poi, affrontando la riforma della 84/94, ricorda che *"Sulla modifica all'art. 14, quello che riguarda appunto i servizi tecnico-nautici (...) non vi è stato nessun tipo di contestazioni. Sono stati presentati due emendamenti molto più formali, e questo la dice lunga sul fatto che al di là delle preoccupazioni che nel settore si sono avvertite (...) su questo settore non ci può essere liberalizzazione finalizzata a competizione al ribasso"*.
L'onorevole Giacomelli accomuna la soddisfazione di Livorno per le iniziative del Gruppo ormeggiatori a quella di almeno l'intera Toscana, soprattutto immediatamente dopo gli appelli del Pa e del Presidente del Consiglio a non scoraggiarsi, a guardare avanti con fiducia. Rileva poi: *"L'operosità, il coraggio, l'inventiva, il fattore umano, la capacità di scommettere sulle proprie radici risultano dappertutto l'architrave su cui si può ricostruire un futuro. E allora quando un segnale importante arriva, io credo che sia giusto che ciascuno di noi testimoni non solo con gli impegni precisi, ma anche con la presenza, con l'apprezzamento"*.
Infine, Silvia Velo, che sottolineando *"anche da parte mia la soddisfazione di essere qui, e poi avere l'onore di esserci come madrina"*, riassume il senso della manifestazione. *"Siamo a festeggiare un investimento: un investimento consistente, una sede, una nuova imbarcazione. Quindi risorse che il Gruppo ha messo nella propria attività, risorse che riguardano la produzione, il lavoro che il Gruppo fa, risorse che riguardano l'innovazione. Il Comandante del porto l'ha detto benissimo: la competitività del nostro Paese non può che passare per l'innovazione, che significa formazione, sicurezza di chi lavora, significa sicurezza ambientale, e sicurezza quindi anche dei traffici. Un importante investimento in un momento in cui c'è tanto bisogno di investimenti. Siamo qui a ragionare di lavoro, di produzione, di occupazione, in un momento in cui, anzi in un'epoca in cui, probabilmente la peggiore dal dopoguerra ad oggi, in cui il mondo, l'Europa in particolare ma il mondo occidentale in generale, sta vivendo una drammatica crisi, legata al fatto che le risorse si sono spostate dal lavoro, dalla produzione alla finanza, dall'economia reale all'economia di carta, dalla. Ecco, oggi essere qui ha un significato anche simbolico, di una scelta che è quella che tutta l'economia italiana dovrebbe fare"*.
E poi la sicurezza, sul cui tema la parlamentare di Campiglia si sofferma. *"È stato accennato: noi siamo un Paese che sta affrontando a singhiozzo, a pezzi e bocconi il tema delle liberalizzazioni; siamo un Paese in cui le corporazioni e le rendite di posizione hanno un peso negativo sullo sviluppo dell'economia. Io credo che su questo qualcosa sia stato fatto, ma ritengo che ci sia ancora molto da fare. Non credo però che queste liberalizzazioni e l'apertura del mercato debbano essere fatte a prescindere dai temi della sicurezza e della qualità del servizio che si offre, della sicurezza dei lavoratori che quel servizio offrono. Qui stiamo parlando di servizi tecnico-nautici, di servizi a garanzia della sicurezza dei traffici portuali, che sono traffici merci e traffici passeggeri. Allora se in questo settore c'è da fare dell'innovazione, credo che i Gruppi ormeggiatori d'Italia siano i più qualificati a collaborare a questi progetti e percorsi di organizzazione. Ma certo non è smantellando il sistema e venendo meno ai termini di sicurezza, di qualità e di professionalità che oggi i servizi garantiscono che si può migliorare la competitività del nostro Paese e la competitività del sistema portuale italiano"*.

Il Convegno





Monsignor Simone Giusti,
Vescovo di Livorno



Giorgio Kutufà,
Presidente Provincia di Livorno



Ammiraglio
Francesco Lo Sardo,
Vicecomandante
Capitanerie di Porto



Ammiraglio Ilarione dell'Anna,
Comandante Porto di Livorno



Massimo Provinciali,
Segretario Generale
Autorità Portuale di Livorno:



Marco Filippi,
Senatore



Antonello Giacomelli,
Deputato



Silvia, Velo, Deputato,
Vicepresidente
Commissione Trasporti



Giuseppe Mascambruno,
ex Direttore de "La Nazione"

MASSIMO LUPERINI, CAPOGRUPPO ORMEGGIATORI DEL PORTO DI LIVORNO



Motobarca, sede e un pizzico di cultura

Buongiorno a tutti. Autorità, colleghi, ospiti tutti, è con vero piacere che vi porgo il saluto del Gruppo ormeggiatori del porto di Livorno e il mio personale ringraziamento per la vostra presenza a questo appuntamento. Oggi presentiamo la nuova motobarca e inauguriamo la nuova sede amministrativa.

MOTOBARCA 'LI 9973'

La nuova motobarca è frutto di due anni di lavoro e di un importante investimento. È una motobarca polifunzionale che permetterà sicuramente di migliorare il nostro servizio istituzionale che quotidianamente svolgiamo, ma è anche garanzia di maggiore efficienza per gli interventi dall'indubbia connotazione pubblica che svolgiamo sotto il puntuale coordinamento dell'Autorità marittima e che – voglio ricordare anche in questa sede – sono remunerati all'interno della tariffa.

Costruita dal cantiere Agromare di Salerno, lunga 18 metri, dotata di due motori di 400 CV e di un'adeguata strumentazione per navigazione fino a venti miglia la motobarca è abilitata al trasporto di persone e merci fino a trenta tonnellate. È dunque un mezzo pratico, realizzato per soddisfare in modo più compiuto le esigenze del nostro servizio e strumento funzionale a rafforzare quel ruolo proprio dei servizi tecnico nautici di ausiliari dell'Autorità marittima per assolvere nel modo adeguato i compiti e le funzioni che il vigente quadro normativo attribuisce alla nostra attività.

Proprio in considerazione dell'efficienza e dell'affidabilità degli ormeggiatori e la particolare rilevanza del nostro servizio ai fini della sicurezza delle manovre di arrivo e partenza delle navi, evidenziata anche dalla Capitaneria di porto, confermiamo ancora



La partenza da Salerno



L'arrivo a Livorno

una volta la nostra disponibilità a svolgere il servizio di ormeggio e disormeggio al rigassificatore 'OLT', avendo come punto di riferimento il valore della sicurezza, la difesa ambientale, la tutela della vita umana.
Questa barca è per noi un importante investimento soprattutto per il quadro economico particolarmente difficile, all'interno di una crisi che non solo ha rallentato un processo che si pensava continuo e crescente, ma che, invece, si è trasformata in recessione. Nonostante ciò, il Gruppo ormeggiatori di Livorno ha deciso comunque di investire; di investire per il futuro, contribuendo così a elevare la qualità e l'offerta dei servizi nel nostro porto.



La benedizione di Monsignor Simone Giusti, Vescovo di Livorno. Madrina per l'occasione l'Onorevole Silvia, Velo.

SEDE AMMINISTRATIVA

Con entusiasmo e giustificata soddisfazione - ci siamo fatti carico di tutte le spese per la ristrutturazione - possiamo dire che la nuova sede amministrativa rappresenta per noi un sogno che si avvera. Per questo siamo particolarmente grati all'Autorità marittima, all'Autorità portuale, all'Amministrazione comunale per la loro collaborazione; nonché al direttore dei lavori, architetto Cariddi, che ha permesso di superare brillantemente le difficoltà tecnico-burocratiche che questo progetto ha richiesto. Dunque, un sogno che si avvera, perché dopo tanti anni siamo riusciti ad avere una sede decorosa, accogliente, ubicata in un'area che - lo speriamo - dovrebbe divenire, per la città di Livorno, il biglietto da visita per chi arriva via mare nel nostro porto. Una sede dignitosa che consente di svolgere in modo più efficiente la parte amministrativa del nostro servizio e permette, inoltre, di ottimizzare il nostro ruolo come parte integrante del complesso delle attività portuali. Mi piace segnalare come il Gruppo stia dimostrando nei fatti, forte della validità del modello, con la sua azione dinamica, di essere una realtà in grado di attrezzarsi tempestivamente di fronte ai processi evolutivi che caratterizzano i porti e lo shipping. La realizzazione della nuova sede, quindi, è l'ulteriore testimonianza che ci siamo mossi e che non tralasceremo di adottare tutte quelle iniziative idonee a offrire un servizio secondo la logica e la cultura che ci caratterizza ovunque.

La nuova Sede

In via del Molo Mediceo n.13 si sono conclusi i lavori di ristrutturazione della palazzina comunale già sede degli uffici per la distribuzione dell'acqua alle navi.
Utilizzata poi dai barcaioli e portabagagli, dagli anni '80 è stata sede del personale dei rimorchiatori. Successivi anni di abbandono, infiltrazioni d'acqua, avevano veramente minacciato l'integrità della struttura. L'acquisizione dell'immobile da parte del Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli ha dato il via ad una radicale ristrutturazione affidata all'architetto Graziani Cariddi. L'insegna sulla facciata, praticamente distrutta dal tempo, è stata ripristinata con un sapiente lavoro di restauro. La palazzina è ora la sede amministrativa del Gruppo Ormeggiatori e Barcaioli.







PORTI, NAVI E CULTURA

Come lavoratori del comparto marittimo-portuale confidiamo che importanti risorse economiche siano destinate ai porti, perché questi da sempre sono un dei principali centri di sviluppo economico e culturale. E proprio con riferimento a quest'ultimo aspetto s'inserisce l'iniziativa di oggi, che coniuga la presentazione della nuova barca e inaugurazione della nuova sede con la decisione di fare conoscere il profondo significato della poesia di Dino Campana, realizzando così a un'operazione culturale – la prima in Italia – che prende come simbolo e pretesto le barche amorrate e che ha come tema e sfondo il lavoro svolto a bordo e nel porto. Il mare del sapere e dell'ars marinara. Ne è nato un libro e un lavoro teatrale che oggi abbiamo il piacere di presentarvi, con la volontà di riuscire a portare questo lavoro fra le banchine dei porti italiani.

E proprio per tornare ai porti italiani, il principale obiettivo deve essere quello di ampliare al massimo la loro vocazione naturale, con il duplice scopo di rafforzare il ruolo strategico dell'Italia nelle dinamiche dei traffici internazionali e di promuovere il trasporto marittimo in alternativa a quello su gomma. Quindi, a chi deve favorire l'evoluzione della portualità nel nostro Paese, auguro consensi e determinazione, che permetta loro di poter realizzare lo sviluppo, salvaguardando l'ambiente, garantendo la sicurezza delle strutture, della navigazione e di chi è chiamato a svolgere quotidianamente, notte e giorno, la propria opera nei porti.

Sentiamo costantemente imputarci responsabilità per le difficoltà esistenti nei nostri porti; e che le liberalizzazioni sono la panacea di questi mali. Non so se è giusto o sbagliato: lascio ad altri molto più capaci e autorevoli i giudizio. Mi permetto però una semplice riflessione. Se per liberalizzazione s'intende raggiungere l'obiettivo di soddisfare il cittadino-utente, pensando ad esempio a ciò che è avvenuto nelle autostrade, nelle banche e altrove, credo che i costi di questi servizi siano ben oltre l'inflazione.

Il nostro servizio, così come è strutturato e normato, registra la piena soddisfazione del cliente, che ne reputa congruo anche il costo. Nel nostro caso, quindi, erogatore e utilizzatore sono entrambi soddisfatti. Testimonianza tangibile è l'accordo interassociativo tra Servizi tecnico nautici e Utenti, importante iniziativa che ha come obiettivo di garantire su tutto il territorio nazionale omogenei criteri per la tutela della scurezza della navigazione e della difesa della vita umana, assoggettandoli a una disciplina la cui regia è, e deve rimanere, di esclusiva competenza dello Stato. Ma allora va proprio modificato? Pensiamoci e pensiamo al concreto rischio di trasferire anche in questo settore il 'far west' che oggi regna nella portualità italiana, nonostante che il contratto unico ne disciplini e articoli il lavoro.

Tornando al nostro porto auguro a tutte le autorità che hanno l'onere di rilanciare l'intera portualità labronica di intercettare quei consensi, quelle energie e quella determinazione necessarie per realizzare lo sviluppo dell'attività marittimo-portuale da tutti tanto desiderato. Ci troviamo di fronte a importanti difficoltà da superare, ma anche a una profonda modifica dei flussi di traffico: flussi che se saremo in grado di intercettare e di gestire al meglio, allora il porto di Livorno - e la città di Livorno che vive del suo porto – potrà svolgere un ruolo importante nel contesto internazionale. Termino ringraziandovi ancora per la partecipazione, affermando che adesso, ancor più che nel passato, ci rendiamo disponibili perché l'intera portualità sia all'altezza di questa sfida, perché sappiamo che non può esserci un nuovo sviluppo economico, sociale, occupazionale se il porto, vero e proprio sistema vitale, non è reso funzionale a quest'obiettivo.

Grazie per l'attenzione.



Come più sopra accennato, oltre a coordinare gli interventi, il presidente di Angopi Cesare Guidi ha chiosato gli stessi con attinenti argomentazioni, che si possono ricavare dagli Atti completi della manifestazione svolta alla Fortezza Vecchia. Qui bastino le considerazioni con cui ha commentato il discorso del capogruppo degli ormeggiatori del porto di Livorno, Massimo Luperini. Considerazioni che traggono spunto anche dalle esperienze poetiche, ma anche marinaresche e portuali, seppur frammentate, di Dino Campana. E allora. *"In questo senso veramente vogliamo rendere nobile la nostra attività e coniugare due straordinarie forze che sono l'arte della poesia, di chi comunque ha vissuto il lavoro, sia a bordo che in banchina, e chi tutti i giorni fatica, e si guadagna il suo cibo e da vivere, attraverso il proprio lavoro".*

"L'altro aspetto cui facevi riferimento è nel credere, nel rilancio della portualità italiana. Anche qui registriamo una certa stasi, probabilmente dovuta a un momento particolare che ha attraversato il nostro Paese, che non si capisce dopo cinque anni che abbiamo sottoscritto l'accordo interassociativo non siamo stati capaci, la politica non è stata capace di tradurlo in legge, dove abbiamo avuto solo consensi. Però questo è un segno del nostro tempo che registriamo, come si diceva prima nella speranza che le cose cambino, e nello stesso tempo, ma non lo dico io, ma qualcuno molto più alto di noi, il Santo Padre, dobbiamo anche imparare a modificare gli stili di vita, perché quel modello cui facevi riferimento, quel mantra del libero mercato, quel turbo capitalismo ci ha portato a queste devastazioni".



Sono terminati i lavori nell'area "Ex Bettarini" alla Calata Magnale*

La concessione marittima rilasciata al Gruppo ormeggiatori e barcaioli dall'Autorità portuale ha visto un impegnativo lavoro di bonifica e la successiva asfaltatura. L'area di oltre 400 mq è stata recintata e dotata di un adeguato impianto di illuminazione. Il terminal sarà utilizzato per il carico delle provviste sulla m/b Bat 2, costruita per il trasporto di merci e passeggeri alle navi, sia in ambito portuale sia in rada. È prevista la realizzazione di un magazzino per lo stoccaggio temporaneo di provviste, parti di ricambio, fusti, bombole etc.







*La Torredel Magnale o Magna (così denominata per le sue grandi dimensioni) fu costruita dalla Repubblica di Pisa nel 1163 e si trovava prima di essere distrutta nel 1944 durante la ritirata dei Tedeschi all'interno del porto industriale di Livorno dove oggi si trova la banchina denominata Calata del Magnale. La Torre Magna era anche chiamata comunemente Torraccia per lo stato di completo abbandono in cui venne lasciata per anni. Accanto alla Torraccia sorgeva la "Formice o Formica", una torre molto piu piccola che unita all'altra da una grossa catena chiudeva l'imboccatura del porto Pisano. La Torre Magna oltre ad avere una funzione militare fu anche sede del comandante supremo del Porto Pisano. Era di forma ottagonale, alta 33 metri ed aveva in cima una lanterna di segnalazione. Durante la seconda guerra mondiale la torre fu gravemente danneggiata. Recenti scoperte hanno permesso di rifiutare la tesi che imputava la distruzione del Magnale ai guastatori tedeschi in ritirata, i quali avevano minato anche il Fanale del porto. Un filmato, realizzato da un aereo degli Alleati verso la fine della guerra, mostra la struttura ancora in piedi, ma completamente lacerata su un lato e pericolante. La stessa immagine viene mostrata in una foto scattata all'indomani dell'arrivo degli Alleati a Livorno, nel luglio del 1944. Probabilmente la torre crollò a causa dei gravissimi danni riportati o, data la sua precaria stabilità, fu comunque abbattuta durante la ricostruzione del porto.Tuttavia, alcune rovine del basamento rimasero lungo la banchina denominata, non a caso, Calata del Magnale.

Nelle foto: 'la torraccia' del Magnale in una foto d'epoca e da un dipinto ottocentesco di Giovanni Fattori

ATTESTATI
di stima


















I fantastici rintocchi di Campana



Piazza Sarzano

Un chiarore in fondo
al deserto della piazza
sale tortuoso dal mare
dove vicoli verdi di muffa
calano in tranelli d'ombra:
in mezzo alla piazza,
mozza la testa
guarda senz'occhi
sopra la cupoletta.
Una donna bianca
appare a una finestra aperta.
È la notte mediterranea.



A Livorno non s'adombreranno eccessivamente se un riferimento genovese apre alcune considerazioni della biografia-saggio su *Dino Campana - La vita, i canti marini e i misteri orfici,* raccolti nel volume di Enrico Gurioli intitolato *Barche Amorrate*. Imperniato sui 'Canti Orfici' del poeta Dino Campana (Marradi 1885 – Castel Pulci 1932), il libro è stato protagonista, il 14 maggio 2012, della scansione culturale della manifestazione svolta alla Fortezza Vecchia di – appunto – Livorno. Manifestazione con cui il Gruppo ormeggiatori del porto labronico ha presentato una sua nuova motobarca dal forte rilievo tecnico – operativo nonché inaugurato la propria nuova sede amministrativa. D'altra parte, i richiami marinareschi e portuali (intesi anche negli aspetti angiportuali) a Livorno e Genova sono assai numerosi nella ricostruzione della travagliata vita del poeta dell'Appennino tosco-romagnolo nonché

Il busto di Giano

Costruita nel 1583, la grande cisterna di piazza Sarzano è alimentata dall'acquedotto pubblico. Le fa da sfondo il campanile del complesso romanico di sant'Agostino, ora sconsacrato e sede museale. Il tempietto esagonale sopra il pozzo è stato edificato alcuni anni dopo, su progetto di Bartolomeo Bianco. Mentre il busto di Giano bifronte posto sulla cupola del tempietto è attribuito alla bottega dei Della Porta



Il porto di Livorno nel 1890 c. - xilografia tratta da un libro di viaggi edito da Cassell Publishing Co. New York

delle sue sofferte composizioni liriche. Ma c'è di più. Il testo di *Piazza Sarzano*, uno dei "tre pezzi di minerale poetico" ripresi dai Canti Orfici e pubblicati nel 1914 su 'Lacerba', rammenta che nell'immediato dopoguerra degli anni '40 un ragazzetto giocava con i coetanei del sestiere del Molo sotto la volta il tempietto di Giano; e che da quella piazza, allora ridotta dai bombardamenti ad un ammasso di macerie, vi transitasse nei propri tragitti scolastici. Ovviamente ignaro di quanto, una trentina e più di anni prima, avesse colpito la poetica del Campana, verosimilmente gran frequentatore di quella zona inerpicata nella Genova più antica, a due passi dal porto.

La ricostruzione di Gurioli della vita e delle opere di Dino Campana è uno spaccato a tutto tondo di storia italiana. Però, non solo della letteratura poetica nei turbolenti anni a cavallo dell'Otto-Novecento, ma di storia politica-sociale; e in particolare della vita del navigante e della portualità nei decenni vissuti dal poeta. Cosicché il racconto, così denso di curiosità e riferimenti storici, assume i contorni di un trattato di arte marinaresca e di vita portuale (o angi), pur tradotti da occhi forsennati che ne scrutavano le intime essenze: da 'sbarcatore', come lo definì un estimatore, ossia da facchino di porto che caricava-scaricava le merci dai brigantini a palo ormeggiati ai moli, o alla fonda in rada; ma anche dalla capacità di cogliere il senso profondo della camminata notturna del marinaio in banchina.

L'autore di Barche Amorrate, edito da 'Pendragon', era intervenuto alla presentazione del suo lavoro, culminato in una pièce teatrale tratta dallo stesso suo libro e che ha impegnato gli attori Oscar De Summa, Riccardo Monopoli; il soprano Federica Balucani e il pianista Pape Gurioli con la direzione tecnica di Fabio Sartoni. Commenti all'opera sono stati, invece, espressi da Cesare Guidi, presidente di ANGOPI, e di Giuseppe Mascarbruno, ex direttore del quotidiano 'La Nazione'. Che hanno detto:

CESARE GUIDI

Dino Campana, nato a Marradi, Romagna, Toscana, 20 agosto 1885. Personaggio scomodo, ai margini del tollerato, assillato da disturbi nervosi. Nasce in un tempo, eravamo quasi agli inizi del conflitto armato fra gli Stati Europei, nonché la storica fine di un periodo, l'Ottocento.

Il Re d'Italia Umberto I freddato a colpi di pistola a Monza il 29 luglio del 1900, da Gaetano Bresci. Il 18 maggio del 1913 Alessandro Schinas spara, e uccide a Salonicco il Re Giorgio di Grecia, il 29 giugno 1914 a Sarajevo lo studente serbo Gavrilo Princip assassina l'Arciduca Francesco Ferdinando, erede al trono dell'Impero Austroungarico, e sua moglie, la contessa Sofia. Un Ottocento segnato da guerre, rivoluzioni, ma anche da plebisciti, elezioni generali di partecipazione di particolare significato. E mi spiego.

Le guerre: 48-49, 59-60, 66-70, poi mettiamoci pure quelle dopo, le guerre d'Africa, l'Eritrea, la Libia, la Guerra mondiale. Le rivoluzioni: 1820-21, 1831, 48-49, 60, i Fasci Siciliani di fine secolo. Plebisciti per la formazione del Regno: 1859-60, 66-70. Elezioni generali con diversa estensione del suffragio: quelle tipiche del 76, dell'80, del 98, le elezioni del 1913, per la prima volta con caratteri particolari, perché partecipa la massa contadina, e quelle del 19, forse le più importanti di tutte, per il carattere proporzionale provinciale del voto.

Campana nasce in questo tempo, vive intriso di questi retaggi. E quindi, essendo ai margini del tollerato, qualcosa gli ha

trasmesso, quel tempo particolare intorno a lui. Campana sapeva che per misurarsi col mare occorre possedere una personalità artistica, non a caso si dice *ars marinara*. Ed è pur vero che l'autore vive in essa, nel suo spirito, di cui io ho la sua memoria. Dino scrive di mare, mentre gli altri lo descrivono.

Noi gente di mare, che non ha certamente la sua capacità poetica, abbiamo capito quella serie di linee di faglia che dividono lo scrivere dal descrivere. E che significa scoprire quei criteri di valutazione oggettivi, misurabili, concreti, sulla nostra pelle. Lui vive nel porto e a bordo. Sono gli anni in cui la vela sta lasciando il posto alla navigazione a vapore. E per dirla con le parole del sindacalista romagnolo Giuseppe Giulietti, i marinai si trasformano da bianchi in neri, pronti a respirar carbone. "Ho fatto il carbonaio, nei bastimenti mercantili il fochista."



Genova: foto d'epoca del p/fo Ravenna alla Stazione marittima

E anch'io ho fatto il fochista, e da fochista so che cosa significa passare quegli stretti, angusti passaggi, che dalla sala macchine al locale caldaia, che in termine tecnico chiamavamo camisetta, senza luce, che cosa significa vivere a bordo, e magari con mare molto mosso. Quindi in un certo modo capisco Campana, quando ho vissuto questi momenti. Erano anche tempi in cui nessuna nave di ferro, qualcuno sosteneva, grandi ammiragli inglesi, generali inglesi, era adatta sia alla pace che alla guerra.

Erano anni in cui l'*Himalaya*, costruito nel 1853, lungo 113 metri, 3000 tonnellate, 400 e rotti di stazza, la rendevano la più grande nave del mondo. In pochi anni, sto parlando del 1927, la società di navigazione Italia varò l'*Augustus*, di 30.400 tonnellate, era la più grande motonave nel mondo. Che sviluppi turbolenti, che succedono in quegli anni!

Poi, Marconi. Amo ricordare che sabato 23 gennaio 1909 segnò una data nella storia marittima, perché fu la prima volta in cui una nave che affondava inviò un segnale di soccorso via radio. Le navi implicate nell'incidente, a circa 175 miglia a est dal battello del fanale di Ambrose, situato all'imboccatura del porto di New York, furono la *Republic* e il piroscafo del Lloyd Italiano *Florida*, che aveva a bordo tanti emigranti, che a seguito del terremoto di Messina si trasferivano negli Stati Uniti.

Il *Republic* aveva di recente installato l'invenzione di Marconi, e Jack Beans, il marconista, riuscì a trasmettere la chiamata di soccorso CQD. A quel tempo non c'era ancora l'alfabeto nautico, quindi mi limito a questa sigla: Come Quick, Danger! Venite presto, pericolo! Questo riuscito salvataggio suscitò grande interesse per la comunicazione radiotelefonica. E subito furono molte le richieste perché l'apparecchiatura necessaria fosse installata a tutte le grandi navi, fatto che segnò un immenso miglioramento per la sicurezza via mare.

E questo è un primo aspetto. Gli dei olimpici, si dice, sono scomparsi da tempo, ma la loro mitologia costituisce tuttora un deposito di valori intrinseci nella civiltà occidentale.

Allora, mi viene in mente, avendo avuto Dino Campana una storia intensa, difficile anche, con Sibilla Aleramo, Rina se non vado errato Faccio, tutti e due nati nel segno del leone, lei di qualche anno più vecchia, nove anni più vecchia, e si dice che due leoni o combattono insieme o si danno un sacco di botte, e se combattono insieme, da appassionato un pochino di astrologia, lo fanno per breve tempo, poi alla fine si danno a botte; e questo è stato un po' l'epilogo tra loro due

Ma perché penso a Sibilla? Mi viene in mente la maga Ulrica nel *Ballo in maschera*, che predice una sorte strana al conte Riccardo, che dovrà morire per mano del suo migliore amico, il segretario Renato, e il conte Riccardo la chiama proprio Sibilla. E poi un passaggio più in là, dice più o meno queste parole:

"Con lacere vele
E l'alma in tempesta,
I solchi so franger
Dell'onda funesta,
L'averno ed il cielo
Irati sfidar.
Sollecita esplora,
Divina gli eventi:
Non possono i fulmini,
La rabbia de' venti,
La morte, l'amore
Sviarmi dal mar.

Sull'agile prora
Che m'agita in grembo,
Se scosso mi sveglio
Ai fischi del nembo,
Ripeto fra' tuoni
Le dolci canzoni,
Le dolci canzoni
Del tetto natio,
Che i baci ricordan
Dell'ultimo addio,
E tutte raccendon
Le forze del cor."

Ecco dunque, penso a Dino, rinchiuso a Castel Pucci, con la sua anima che non si poteva assolutamente imprigionare, e che immaginava questi scenari , chiuso lì dentro, ma con il suo cuore e il suo pensiero sia rivolto alla sua casa, in quella Toscana di Romagna, o Romagna di Toscana, e soprattutto a bordo alle navi. Questo volevo dire.



Ravenna: il porto canale a inizio Novecento

GIUSEPPE MASCAMBRUNO

(…) Ma questo per dire e sottolineare, con molta serietà e partecipazione, il grande merito dell'Associazione Nazionale Ormeggiatori, del Gruppo Ormeggiatori di Livorno, che oggi celebrano un momento così importante nella loro vita associativa, di aver coniugato il momento dell'impresa e del lavoro, con un momento culturale. Insomma, ci volevano gli ormeggiatori per mettere un pò la cultura al sicuro. E questo è significativo nel nostro Paese.

Della rivelazione di questo "amorrate", che finalmente scioglie il nodo, ho trovato una curiosità. Perché io essendo giornalista, quando si lavora nei giornali e si sbaglia qualcosa, e se ne sbaglian tante, soprattutto di parole, si dice che è un refuso. Allora l'origine della parola sarebbe stata in questo gergo che Campana raccoglie durante la sua permanenza a Buenos Aires nel quartiere di Boca, che è *lunfard*. Ora di questi tempi *lunfard* con *lumbard* c'è il rischio di inciamparci con una certa facilità. Allora diciamo che è *lunfard,* perché non ci siano errori, da cui il significato di fatto di barche abbandonate, lasciate.

È un testo bellissimo, un grande lavoro di ricerca che aveva fatto Enrico Gurioli, dando un contributo così importante anche al dibattito culturale intorno alla figura di Dino Campana, che non è celebratissima. Quindi un ulteriore elemento di merito all'Angopi. […] Ho avuto ieri sera il privilegio di assistere alle prove della *pièce* teatrale. [… È] veramente uno spettacolo che meriterebbe di trovare un suo momento di stabilità, quanto meno nei porti campaniani, che oltre a Livorno sono quelli di Genova e di Ravenna. Sarebbe una grande operazione culturale, farebbe del bene al Paese, perché credo che questa sia una formula azzeccatissima. Una sorta di nuovo mecenatismo sui generis, di cui questo Paese ha molto bisogno.

[…] Mi limiterei a ricordare un solo episodio che è divertente. Dal momento che siamo a Livorno e sono un giornalista non posso fare a meno di ricordare che Campana, personaggio credo - lo dico con l'affetto del caso - quantomeno abbastanza estroso, quando viene qui a Livorno non trova di meglio che farsi *arrestà du* volte. E mi viene da ridere a pensare alle due donnine a cui chiede dove si trova il Cantiere Orlando e l'Accademia Navale, che la prima preoccupazione che le anima è quella di andare a bloccare il primo ufficiale della finanza che incontrano, in maniera di far arrestare 'sto figuro strano. Sta di fatto che lui in queste due sue puntate livornesi, per rimettersi un po' dalla convalescenza di una nefrite, si fa arrestare tutte e due le volte, perché insomma il signore si presenta in maniera abbastanza strana, abbastanza singolare: canna di bambù come bastone, questo pelo rosso che gli va dai capelli alla barba, piuttosto trasandato, e in un momento storico in cui peraltro in Italia si era già scoperta una rete di spie austroungariche che avevano contribuito all'affondamento di due corazzate della Regia Marina. Per cui questo signore che si informa sul Cantiere e sull'Accademia desta sospetto. Sta di fatto che finisce tutte e due le volte arrestato, tutte e due le volte viene rilasciato, perché non ci sono imputabilità da avanzargli. E il "Telegrafo", il giornale di Livorno, ne dà conto di questi due arresti, e lui si sente infamato da queste testimonianze di cronaca, e scrive una letteraccia, come ne ho ricevute io tantissime.

All'epoca non è che ci fosse la querela per diffamazione, come purtroppo ne collezionano tanti direttori di giornali, per cui si sceglieva un'altra strada. Gli replicò Athos Gastone Banti, che all'epoca era caporedattore del "Telegrafo", poi ne diventò il glorioso direttore, con un articolo in cui lo distrusse, praticamente. E da lì ne nacque un contenzioso, una *querelle*, che però non è una querela, e mal gliene incolse al povero Campana, perché trovò in Athos Gastone Banti un grande conoscitore dell'Ordine Cavalleresco, e quindi lo sfidò a duello. E insomma la cosa poi, per fortuna di Campana, andò un po' così a scemare e lasciò perdere. Ricordo questo per onore a una categoria che all'epoca risolveva i contenziosi con un duello. Oggi no, oggi si usano i giornali con ben altri strumenti. Mi fermo qui, ricordando questo episodio che fa piacere a noi livornesi, perché sicuramente è un momento di protagonismo di questa città nel dibattito culturale nazionale e internazionale.



Cesare Guidi e Giuseppe Mascambruno



Il soprano Federica Balucano, accompagnata al pianoforte da Pepe Gurioli, con gli attori Oscar De Summa e Riccardo Monopoli

AUTORITÀ MARITTIMA

MEDAGLIA AL VALOR DI MARINA
AL CORPO CAPITANERIE DI PORTO



Argento allo stendardo

FESTEGGIATO NEL PORTO DI FIUMICINO IL COMPLEANNO DELL'ISTITUTO



Capitanerie, 147 di ottima salute

Medaglia d'Argento al Valor di Marina: appuntata sullo Stendardo della Capitanerie di porto – Guardia costiera è il momento più solenne della cerimonia dell'anniversario della fondazione del Corpo. Fondato nel 1865 e pochi anni orsono esteso a Guardia costiera il centoquarantasettesimo compleanno dell'Istituto, si è celebrato il 19 luglio 2012 a Fiumicino, il porto-canale dove l'antica Roma, con i porti imperiali di Claudio e Traiano, aveva i capolinea dei suoi traffici marittimi. L'onorificenza è stata conferita per l'impegno in favore delle folte schiere di migranti giunte a ridosso delle coste italiane. Con ciò contribuendo a rafforzare l'immagine solidale dell'Italia attraverso il prestigio dell'Istituto. Così come è avvenuto nella prima parte di quest'anno che ha visto gli organismi dell'Istituto protagonisti in numerosi eventi: a partire dal salvataggio della nave 'Gelso M' e del suo equipaggio ***(a Santa Panagia di Siracusa: vedi anche in pagine precedenti di 'Porti', ndr)***, condotto in condizioni meteorologiche estreme, ma pure per le centinaia di soccorsi effettuati in acque nazionali e internazionali.

La celebrazione del compleanno del Corpo, istituito 147 anni fa quando nel Paese si sentiva l'esigenza di creare un'unica direzione per tutte le attività marittime e portuali, si è volta nel piazzale Tirreno di Fiumicino. Presenziava il Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto, ammiraglio ispettore capo (CP) Pierluigi Cacioppo, alla presenza del ministro delle Infrastrutture e trasporti Corrado Passera nonché di numerose altre autorità civili e militari. La festa si estendeva poi ai riconoscimenti per quanti nel Corpo si erano particolarmente distinti in azioni di coraggio, professionalità e dedizione a favore della comunità. Poiché: "Tutelare la vita umana in mare è compito di grande responsabilità che richiede preparazione, impegno, sacrificio, ma soprattutto grandi doti umane", come affermato dal comandante Cacioppo, volto a tutto il personale, ringraziato per l'impegno quotidianamente reso con tali specifiche qualità.

Ma altre note di maggiore consapevolezza sono state evidenziate nell'allocuzione del Comandante: "Il nostro paese, come tutta l'Europa, attraversa una grave crisi economica che costringe il governo ad attuare una dolorosa quanto necessaria 'spending review', che anche le Capitanerie di porto stanno affrontando con grande consapevolezza e spirito di sacrificio". Così si è espresso l'ammiraglio Cacioppo riguardo la revisione delle spese decisa dal governo. Precisando poi come l'Istituto stia: "ipotizzando di ridurre alcune unità navali molto dispendiose, di chiudere determinati uffici periferici durante il periodo invernale, di razionalizzarne altri e di fare economie sulla formazione diminuendo gli oneri del personale".

(Nelle foto) Apposizione della medaglia al valore sullo stendardo del Corpo. La prolusione dell'ammiraglio Comandante



Portofino e Capri ok, ma con grande cautela!

Con ordinanza 30 aprile 2012 n. 52, a seguito della direttiva del ministro dei Trasporti, acquisito il parere del ministero dell'Ambiente, l'autorità marittima ha disciplinato, attraverso l'individuazione di punti di fonda, l'accesso delle sole navi da crociera i cui passeggeri dirigono poi nei porti di Santa Margherita ligure, Portofino e Rapallo. Le aree sono a circa 0.7 miglia dal perimetro esterno dell'area marina protetta di Portofino. Quanto sopra è il provvedimento per navi crociera attivato dalla Capitaneria di porto di Genova, firmato dal suo comandante nonché Direttore marittimo della Liguria, ammiraglio ispettore (CP) Felicio Angrisano. Provvedimento volto alla duplice salvaguardia delle aree marine protette, ma anche delle economie locali che verrebbero penalizzate da limitazioni non adeguatamente calibrate

Altrettanta oculatezza è stata attuata il successivo 18 maggio per salvaguardare gli interessi ambientali ed economici di Capri, Sorrento, Ischia e Procida. Il contrammiraglio (CP) Domenico Picone, Direttore marittimo della Campania e comandante della Capitaneria di porto di Napoli ha attivato una serie di interventi similari a quelli di Genova. Anche qui allo scopo di mitigare gli effetti del decreto 'salva-coste' (varato in seguito al disastro di Costa Concordia) per contemperare le esigenze di tutela delle aree marine protette con quelle ***"di scongiurare il crollo delle attività turistiche connesse con l'arrivo delle grandi navi da crociera"***. Per consentire una sosta sicura alle navi sono state ridotte da due a un miglio le aree protette, da parte della Capitaneria di porto di Napoli e di quella di Castellammare di Stabia, consentendo quindi il passaggio dei cruiser tra le bocche di Capri e la possibilità di sosta nella rada di Sorrento navi da crociera, da cui sbarcare i turisti con i tender di bordo. Mentre per Ischia e Procida sarà posizionata fuori dell'area protetta una boa di grandi dimensioni che consentirà l'ormeggio alle navi crociera.

I provvedimenti delle Autorità marittime di Genova e di Napoli sono stati salutati con soddisfazione nelle località interessate nonché dai responsabili dell'armamento crocieristico (ciò, in attesa di un nuovo decreto, allo studio a livello nazionale, che consenta di ridurre da 2 ad 1 miglio il limite della navigazione lungo tutte le coste italiane). A distanza di soli due giorni dall'emissione dell'ordinanza di Genova la 'SeaDream I' ha inaugurato la stagione crocieristica a Portofino. Significativo il commento di Eugenio Kielland, partner di Hugo Trumpy Group, di cui l'agenzia marittima fondata

nel 1876 e che vanta esperienze crocieristiche da oltre 40 anni. *"Siamo molto soddisfatti che il Governo abbia accolto le istanze dell'industria crocieristica [...] e che la tutela di un patrimonio naturale così straordinario come quello delle nostre coste abbia trovato il modo di contemperare anche le esigenze di un settore strategico, in grado di generare benessere e ricadute economiche positive sul territorio. Portofino è una località famosa in tutto il mondo, amata soprattutto da una clientela internazionale, esigente e raffinata, ospite di compagnie prestigiose come SeaDream Yacht Club, che offre strutture e servizio a 5 stelle. Siamo certi che molte altre compagnie seguiranno a ruota e inseriranno nuovamente lo scalo nei loro itinerari"*. A metà maggio la decisione genovese ha poi consentito alla nave crociera 'Msc Sinfonia' di festeggiare il primo scalo di fronte alla costa di Portofino. Un ringraziamento alla Capitaneria di porto e alle autorità locali *''per aver consentito alle navi da crociera il ritorno a Portofino attraverso una soluzione che tutela l'ambiente marino e garantisce la piena sicurezza della navigazione"* era stato espresso da Franco Zuccarino, presidente di Msc Crociere, riferito all'ordinanza in deroga firmata dopo il decreto che impediva alle grandi navi di avvicinarsi alle coste. Mentre l'ordinanza successivamente firmata dalla Capitaneria di Genova consentiva alle navi di avvicinarsi in sicurezza alle coste. Con giovamento dei *"cinquantasettemila passeggeri di questa nave e quelli degli altri 26 scali nella perla del Tigullio previsti fino a novembre che potranno visitare uno dei borghi marinari più affascinanti del mondo.* Non dimenticando che: *"ne beneficerà anche l'economia turistica locale grazie a una spesa diretta dei crocieristi Msc stimata intorno ai 4,3 milioni di euro nel 2012"*.

Ultima nota. Non è casuale che il ministero dell'Ambiente abbia comunicato alla Capitaneria di porto di Genova di aver deliberato, per l'Istituto genovese stesso in data 13 marzo 2012, il rinnovo fino al 30 marzo 2014 della registrazione ambientale nell'elenco degli enti che si possono fregiare del marchio 'Emas' (Eco-Management and Audit Scheme: strumento volontario creato dall'Unione europea a cui possono aderire volontariamente aziende, enti pubblici, ecc. per valutare e migliorare le proprie prestazioni ambientali). Pertanto, la Capitaneria di Genova i conferma anche nell'eccellenza ambientale dell'Unione europea. Tale iscrizione, inoltre, attesta ufficialmente l'impegno dell'organizzazione di riferimento anche per quanto attiene il miglioramento continuo delle proprie performance ambientali correlate alle molteplici attività espletate, praticando le strade dell'efficienza, della sobrietà e della trasparenza.
Al riguardo, l'ammiraglio Angrisano precisa: "*Con il rinnovo della certificazione Emas, la Guardia costiera di Genova, in sintonia con le scelte del Comando generale del Corpo delle Capitanerie di porto, conferma la sua pole position in campo ambientale, nazionale ed europeo per quanto concerne l'esempio, l'attuazione ed il rispetto delle norme che regolano il delicato settore della tutela dell'ambiente, mirati alla valorizzazione ed al miglioramento delle condizioni di vita e della conservazione della natura"*.

(Nelle foto) I contorni della costa di Portofino e, qui sotto, quella di Capri



PORTAUTHORITY





La mossa di Assoporti



MERLO (GENOVA) E MONTI (CIVITAVECCHIA) ALTERNATI ALLA GUIDA ASSOPORTI

In tandem sui moli



Assoporti, l'associazione che riunisce le 24 Autorità Portuali italiane, sta iniziando una forte fase di transizione sancita il 18 luglio 2012 dall'inedita scelta di una 'diarchia' alla presidenza per i prossimi due anni.
Luigi Merlo e Pasqualino Monti, rispettivamente alla guida dei porti di Genova e di Civitavecchia, si alterneranno al vertice dell'associazione. L'assemblea di Assoporti del 18 luglio ha stabilito che per il prossimo anno Merlo sarà alla presidenza, affiancato da Monti nel ruolo di Vice Presidente vicario. Allo scadere dei dodici mesi, i ruoli si invertiranno.
In un momento come l'attuale in cui le differenze fra i vari porti si fanno sentire più che mai, le risorse scarseggiano e occorre prendere decisioni fondamentali per il futuro della portualità italiana, i temi cruciali, come ricordato dal presidente uscente Francesco Nerli, sono molti. Il più spinoso è quello dell'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali: l'attuale riforma sembra cominciare a riconoscerla, ponendo tuttavia limiti molto stringenti. Vi sono poi le questioni della valorizzazione delle aree costiere, a partire da quella mediterranea, all'interno della politica dei trasporti dell'Unione Europea; il riconoscimento del ruolo delle Authority di promotori di sistemi logistici e la connessione dei porti con la piattaforma infotelematica per la gestione della rete logistica. Tutti questi temi, come Nerli ha avuto modo di spiegare in occasione dell'assemblea, sono ancora più difficili da affrontare in assenza di un disegno di sviluppo del sistema e di chiari piani strategici per la portualità.
Nell'immediato futuro, le sfide che il nuovo tandem alla presidenza di Assoporti dovrà affrontare sono tre: intanto la scadenza imminente di molte fra le maggiori concessioni portuali, con il conseguente rischio di una privatizzazione del "bene porto" e la possibile esclusione dei grandi operatori internazionali dai porti italiani. In secondo luogo, la posizione dell'Unione Europea fermamente contraria al finanziamento pubblico delle infrastrutture portuali, considerato alla stregua degli aiuti di Stato. In ultimo, le conseguenze del decreto legge sulla spending review e la recente sentenza del TAR del Lazio che equipara i dipendenti delle Autorità Portuali a dipendenti pubblici, con il rischio di trasformare le Authority in mere strutture di amministrazione e conservazione del bene porto.
Quello promosso dal nuovo presidente Luigi Merlo, e che ha raccolto il consenso dagli associati in occasione della nomina, è un nuovo approccio alla portualità, che deve tornare a essere considerata una potenzialità strategica per l'intero Paese e per il rilancio dell'economia.





Le nuove sfide a livello globale – come la presenza di navi sempre più grandi provenienti dall'Estremo Oriente – richiedono un sistema complessivo adeguato, dalle banchine alle dogane, dalle gru alle ferrovie. La logistica, su cui la nuova presidenza intende puntare a livello strategico, deve diventare una grande opportunità di sviluppo. Allo stesso tempo, ai porti, anello fondamentale della catena logistica, deve essere assegnato il ruolo di cabina di regia e di coordinamento globale, passando da una dimensione urbana a una dimensione macro-regionale. Lo scopo è anche quello di avviare su basi concrete un confronto con l'Associazione dei Comuni e con tutti i playmaker, istituzionali e non, della programmazione logistica.

Per sottolineare quanto quella del mare sia una grande economia, e che l'operatività dei porti non può venir soffocata da limitazioni decise dal Governo in assenza di una strategia complessiva condivisa con Assoporti, il nuovo presidente ha proposto la realizzazione di un grande forum annuale, una sorta di Cernobbio sull'economia del mare, a cui possano partecipare tutti i soggetti coinvolti, a cominciare dal Governo, per fare il punto della situazione. L'idea sembra aver riscosso successo: il presidente dell'Autorità Portuale di Trieste, Marina Monassi, ha subito condiviso l'idea del forum, proponendo di ospitarne a Trieste la prima edizione.

L'avvio della nuova diarchia, che rappresenta una novità assoluta nella storia dell'Associazione dei porti italiani, ha raccolto il consenso di tutti i presidenti delle Authority che, nonostante i malumori e gli scontri interni, hanno voluto e saputo fare fronte comune innanzi ai tagli che il Governo ha minacciato.



Le differenze tra i vari porti si fanno comunque sentire, nel momento in cui le risorse sono scarse e si impongono scelte difficili: favorire i transhipment o i porti di destinazione finale? Concentrare i traffici in pochi grandi porti o in sistemi portuali molto integrati o piuttosto favorire la crescita dei piccoli scali, prossimi alle aree produttive? Questi sono solo alcuni degli interrogativi a cui sarà necessario rispondere in un futuro non molto lontano. ***(c.f.)***

Completato da 5 vice il vertice di Assoporti

Il consiglio direttivo di Assoporti ha affiancato al presidente Luigi Merlo e al vicepresidente vicario Pasqualino Monti - che gli succederà in una sorta di staffetta annuale - cinque vicepresidenti. Sono Aldo Garozzo (Autorità portuale Augusta), Luciano Guerrieri (Piombino), Franco Mariani (Bari), Piergiorgio Massidda (Cagliari) e Marina Monassi (Trieste).

Una scelta segnata da un voto unanime che oltre a sancire il ricompattamento dell`Associazione - come scritto in una nota Assoporti - ha tenuto in considerazione "la necessità di garantire ad Assoporti la massima rappresentanza territoriale senza dimenticare le differenti tipologie dei porti che ne fanno parte".

Il direttivo ha inoltre deciso di proseguire anche durante il mese di agosto nel confronto con le istituzioni sul nuovo inquadramento normativo e sulla riforma del settore. Il periodo è delicato, perchè come ha recentemente sottolineato il direttore di Confitarma Fiore, da qui ad autunno dovranno essere prese decisioni fondamentali per la portualità italiana e per lo shipping.

A tutto il nuovo Direttivo Assoporti va l'augurio di buon lavoro! da parte di ANGOPI

Nelle foto. Copertina: *le sedi delle Autorità Portuali di Genova e di Civitavecchia.* Pagina precedente, in alto: *Il porto di Genova nel XV secolo;* sotto: *il presidente Assoporti uscente Francesco Nerli;* in basso: *il nuovo presidente in carica Luigi Merlo (A.P. Genova).* Questa pagina, in alto: *Il porto di Civitavecchia nel XVI secolo;* in basso: *il nuovo vice presidente vicario Pasqualino Monti (A.P. Civitavecchia) chiamato alla presidenza Assoporti nel secondo anno del mandato direttivo dell'associazione dei porti italiani.*



GLI ORMEGGIATORI APPRODANO A VALDERICE

Mooring men per fare scuola

Mooring men, hands that join land to the sea ..., ossia: Ormeggiatori, mani che uniscono la terra al mare. Questa frase, compendia e apre il lavoro eseguito dagli alunni della scuola elementare didattica 'Dante Alighieri' di Valderice, provincia di Trapani. O meglio, riassume 'Un mare da vivere', che intitola il programma del progetto 'Comenius' al quale la scuola siciliana ha aderito, come altre d'Italia, assieme a Francia, Germania, Olanda, Polonia e Spagna.

Di ciò ne parla Laura Mineo in Figliomeni (*), insegnante dell'istituto scolastico di Valderice, che mostra compiaciuta il prodotto dei piccoli scolari. "Scopo dell'iniziativa è far comprendere ai ragazzi l'importanza dei nostri mari e incoraggiarli a proteggerli", spiega. Ciò prendendo spunti dalle decine di temi marinareschi proposti, comprese la varie attività che si svolgono nelle loro acque. "Noi ci siamo interessati alle prestazioni degli ormeggiatori; altri hanno preferito temi differenti, comunque sempre legati al mare, tutti usando la lingua inglese".

Il lavoro degli alunni della scuola elementare valdericina è stato portato in Francia riscuotendo il plauso di tutti i protagonisti; soprattutto degli scolari che lo hanno eseguito. I lavori saranno poi fatti circolare nelle scuole dei Paesi europei aderenti al programma. Il loro scopo è informativo, ma nel contempo promuoveranno anche scambi educativi tra le scuole europee. Cosicché, quando gli allievi comprenderanno l'importanza di mari e oceani per il futuro dell'Europa aiuteranno a promuovere tolleranza e comprensione tra le nazioni.

Detto della frase in copertina all'opuscoletto realizzato dagli scolari del Dante Alighieri di Valderice, si passa ai contenuti del suo interno. *Once… some ships could't dock to harbour and for this reason mooring men had to reach it by themselves*, è scritto nella seconda pagina; mentre la terza declama: *Thanks to ability and strength of mooring men, people, animals and staff could on boarded and landed*. La quarta, invece, pone in evidenza l'abilità marinaresca degli ormeggiatori: *Mooring men with their boats challenged storms.* Infine, la quinta e ultima pagina lega, appunto, il mare alla terra, tramite: *Today … all ships are docked to harbour at the typical "bitte".*



(*) moglie del capogruppo degli ormeggiatori – barcaioli di Trapani