Porti

& servizi tecnico nautici

PERIODICO DI ATTUALITA' E CULTURA MARINARESCA (numero doppio) ANNO XVII N° 3 - ANNO XVIII N° 1 - NOVEMBRE 2012 - MARZO 2013
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 Conv. in Legge 27.02.2004 n°46 Art.1 Comma 1, DCB GENOVA-1/2013



ASSOCIAZIONE NAZIONALE GRUPPI ORMEGGIATORI E BARCAIOLI PORTI ITALIANI



Porti & servizi tecnico nautici

PERIODICO
di CULTURA
e ATTUALITÀ
MARINARA

direttore:
CESARE GUIDI

direttore responsabile:
GIORGIO GIORGINI

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

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

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

Autorizzazione:
Tribunale di ROMA
n° 299/2008

numero doppio
ANNO XVII
N° 3

ANNO XVIII
N° 1
NOVEMBRE 2012
MARZO 2013

(chiuso il 30/03/2013)

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

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

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

sommario



Numero doppio di 120 pagine questo di 'Porti & Servizi', a cavallo del 2012 – 2013. Un numero denso di avvenimenti, soprattutto legati alle attività dell'Associazione ANGOPI nonché dei Gruppi ad essa aderenti. Si inizia da ***pag. 3*** a ***pag. 32*** con il resoconto dei molteplici argomenti che hanno caratterizzato l'assemblea Angopi di fine anno, svoltasi a Pomezia (Roma); assemblea comprendente, a ***pag. 21***, il toccante saluto di commiato tributato dal presidente Guidi e dall'intera assemblea al capogruppo di Trapani Vito Figliomeni **(nella foto)**, sceso in quiescenza.



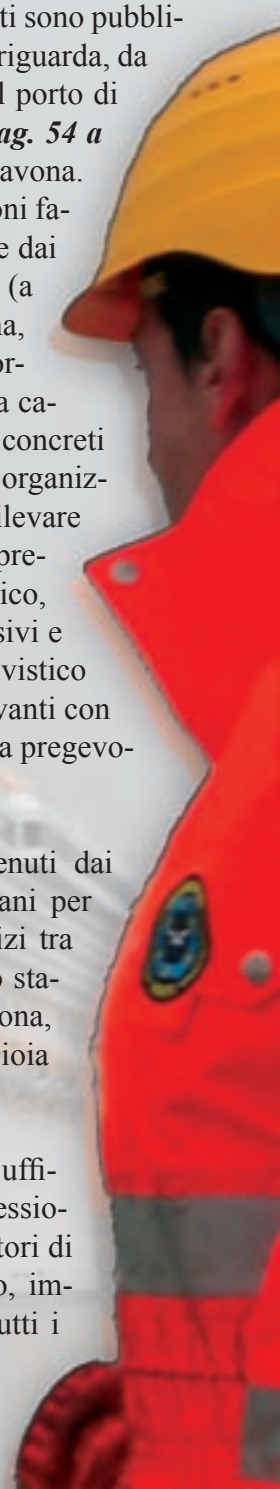
Si prosegue con due ricorrenze speciali: il ventennale della costituzione dei Gruppi in cooperativa, rimarcate dall'organizzazione di specifici convegni, i cui resoconti sono sintetizzati su 'Porti' (mentre i testi completi degli interventi sono pubblicati nei relativi Atti). La prima manifestazione riguarda, da ***pag. 33*** a ***pag. 53,*** il Gruppo ormeggiatori del porto di Ravenna; la seconda è, invece, dedicata, da ***pag. 54 a pag. 67***, al Gruppo ormeggiatori del porto di Savona. Da rilevare in entrambi i convegni le espressioni favorevoli alla categoria, in particolare espresse dai presidenti delle Autorità portuali di Venezia (a Ravenna) e di Genova (a Ravenna e a Savona, ma lì nella veste di presidente di Assoporti): apprezzamenti e riconoscimenti alla categoria degli ormeggiatori dettate da concreti dati di fatto, sia sul fronte operativo e organizzativo sia su quello tariffario. Da rilevare anche la presenza a Savona dell'ex presidente di Angopi Gerardo Campidonico, alla guida dell'Associazione nei decisivi e non facili anni dell'approdo cooperativistico dei Gruppi associati. Azione portata avanti con gran determinazione, ora premiata da una pregevole ceramica, come da ***pagg. 63 - 64***.





Volte ai riconoscimenti ufficiali ottenuti dai Gruppi ormeggiatori e barcaioli italiani per loro azioni di emergenza sono i servizi tra ***pag. 68*** e ***pag. 85***. In particolare, sono stati menzionati i Gruppi di Taranto, Ancona, Civitavecchia, Gaeta, Monfalcone e Gioia Tauro.

Pur non contrassegnati da apprezzamenti ufficiali, sono da ritenersi dotati di alta professionalità gli interventi forniti dagli ormeggiatori di Marina di Carrara e di Trapani - Palermo, impegnati in prestazioni di eccezionale (in tutti i sensi) portata. Da ***pag. 87*** a ***pag. 97***.





La rubrica da ***pag. 98*** a ***pag. 101*** riguarda le Capitanerie di porto, con notizie relative alla loro organizzazione, ai principali avvicendamenti e, in particolare alle loro attività per mantenere, se non migliorare, gli interventi della portualità e delle istituzioni preposte alla sicurezza degli ambiti portuali in caso di evenienze calamitose.



Riguarda, invece, le Autorità portuali la rubrica che va da ***pag. 102*** a ***pag. 107***. Di assoluto rilievo è l'apertura di ***pag. 103***, titolata: Urgenze a ciglio banchine; riporta integralmente l'appello che il presidente di Assoporti Luigi Merlo rivolge all'allora futuro Governo del Paese, affinché prenda in considerazione i gravi problemi che la portualità nazionale è costretta ad affrontare.



Come di consueto chiude il numero di Porti & Servizi tecnico nautici, la rubrica: Angopi & dintorni, da ***pag. 108*** a ***pag. 112***. Questa volta, però, in maniera assai più pregnante, ospitando un contributo di Marco Bertorello che introduce un saggio di Sergio Bologna, su 'La crisi dello shipping'; ovvero, ***'Il crack che viene dal mare'***.

Infine, la ***copertina***. La foto è stata scattata di recente nel campo boe di Vado Ligure. Oltre alla sua spettacolarità, vi s'intuisce l'abilità degli ormeggiatori impegnati nella prestazione, ma pure la pericolosità di operare su quella 'pedana' così precariamente 'ballerina', con mare praticamente calmo…



ULTIMA ORA

Genova, 22 marzo 2013:
Sophia madrina di "MSC Preziosa"



Sophia Loren tra il patron di MSC, Gianluigi Aponte e il comandante della 'Preziosa', Giuliano Bossi



I 333 metri della MSC Preziosa entrano nel porto di Genova



Striscioline di carta lanciate dalla Preziosa in segno di giubilo



POMEZIA (ROMA)

14 DICEMBRE 2012

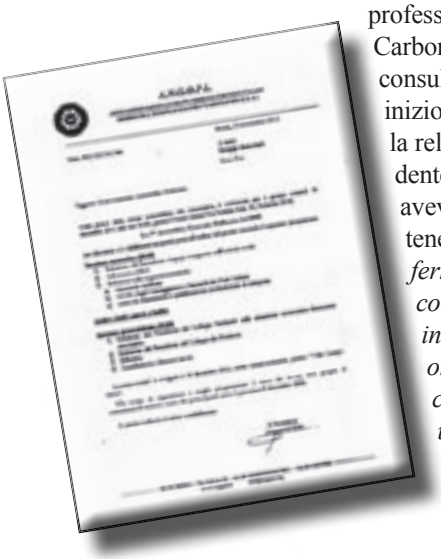
ASSEMBLEA GENERALE

ANGOPI



I pregi della fermezza

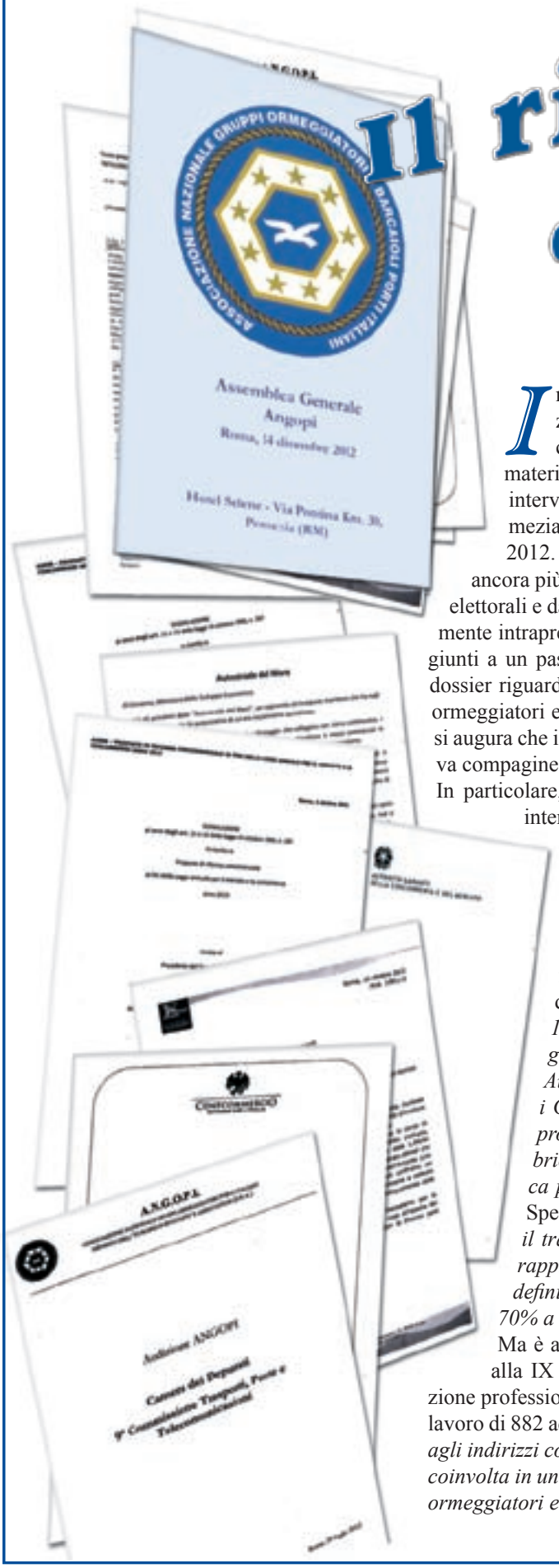
È un'assemblea generale per certi versi un poco singolare, quella che l'ANGOPI - Associazione Gruppi Ormeggiatori e Barcaioli dei Porti Italiani ha svolto il 14 dicembre 2012 presso la sala convegni dell'hotel Selene di Pomezia (Roma). Nel suo scorrere - da inizio a conclusione - pur addensando temibili visioni per il futuro della categoria, e di una profusione di ammonimenti per tentare di arginarle, tanto il podio quanto il pubblico trasmettevano un'atmosfera di risoluta calma. Quasi a significare l'attesa a piè fermo degli eventi, per controbatterli fin dal nascere, fidando su un pugno di loro capisaldi, tra cui esperienza, equità, competenza e solidità organizzativa, che li hanno condotti nell'élite professionale dei servizi tecnico nautici. Dunque, una risoluta calma; che riflette la fermezza che il professore, avvocato Sergio Maria Carbone - personalità storica tra i consulenti dell'Associazione - a inizio assemblea, ma subito dopo la relazione d'apertura del presidente di Angopi Cesare Guidi, aveva indicato alla categoria di tenere. Ossia: *Avere argomenti fermi al fine di mantenere e di conservare tutto il patrimonio in termini di esperienza e di organizzazione che abbiamo conservato durante questi ultimi anni*.



Inframmezzata dallo spartiacque della cerimonia di consegna della medaglia d'oro Angopi, 'con stima e gratitudine' all'ex capogruppo degli ormeggiatori e barcaioli di Trapani, Marsala e Mazara del Vallo, Vito Figliomeni, l'assemblea generale ordinaria si è svolta su due sessioni. In mattinata, sotto la regia di Gianni Puglisi, capogruppo degli ormeggiatori del porto di Taranto, si sono succedute le già ricordate relazione del presidente Angopi e l'intervento del prof. Carbone. Hanno fatto seguito le informative di Eba (associazione europea ormeggiatori), del delegato Angopi Alessandro Serra, e di Ibla (associazione mondiale ormeggiatori), presentata dal suo confermato presidente Marco Mandirola (tutti questi interventi sono pubblicati nel prosieguo del servizio sull'assemblea Angopi).

Nella sessione pomeridiana si sono avute relazioni tecniche presentate dai responsabili degli specifici gruppi di lavoro. Aperta dallo 'speech' su Istruttoria tariffaria (Francesco Schiavon e Simona Mattei), Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (Antonio Di Bernardo), Corso di formazione e qualificazione professionale di categoria (Giorgio Pilara, del cui intervento sono qui di seguito riportati ampi stralci). Sono seguite relazioni del presidente del Collegio sindacale (Stefano Tricoli) e del presidente del Collegio dei probiviri (lo stesso Gianni Puglisi). Al termine di questa tornata si è avuto un intervento di un altro 'storico' consulente, il professore, avvocato Francesco Munari, mentre nel successivo dibattito, degno di nota è stato l'intervento di Salvatore Giorico (entrambi riportati con ampi stralci). In chiusura, le conclusioni del presidente Angopi Cesare Guidi, a sigillare il cerchio di una assemblea, tinto dai colori della fermezza.

Il ripieno del dossier



Incertezze a malesseri addensati sul panorama nazionale marittimo - portuale. Quasi a voler rimarcare questo stato emotivo, è una cartella colma di materiale da consultazione, distribuita a ognuno degli intervenuti alla sala convegni dell'hotel Selene di Pomezia per assistere all'assemblea Angopi di dicembre 2012. Incertezze del comparto marittimo - portuale rese ancora più evidenti dalla prospettiva di nuove consultazioni elettorali e dal conseguente blocco delle iniziative precedentemente intraprese e soprattutto di iter avanzati a fatica e magari giunti a un passo dal traguardo finale. Il cartiglio raccolto del dossier riguarda - direttamente o di riflesso - la categoria degli ormeggiatori e barcaioli, che attraverso la propria Associazione si augura che i lavori interrotti possano essere ripresi con la nuova compagine governativa.

In particolare, la ripresa senza traumatici scossoni dei lavori interrotti dalle nuove consultazioni riguarda l'approvazione da parte della Camera del testo di riforma della legge 84/94; in ciò riscontrandosi l'Audizione alla IX Commissione della Camera (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni) resa da ANGOPI il 24 luglio 2012, integralmente inserita nella 'cartellina'. Audizione dove, tra l'altro, dall'Associazione viene posto in risalto che: *Dal 1999 ad oggi nessun incremento tariffario ha riguardato il traffico riconducibile alla cosiddette Autostrade del Mare (AdM), avendo in questo modo i Gruppi* ***(ormeggiatori e barcaioli, ndr)*** *fornito il proprio convinto contributo alla politica di riequilibrio modale del nostro sistema trasportistico, politica promossa sia in sede comunitaria che nazionale.* Specificando che: *Inoltre, dal 2004, nei casi in cui il traffico riconducibile alle Autostrade del Mare ha rappresentato una novità per i porti interessati, è stata definita una tariffa ad hoc inferiore anche di oltre il 70% a quella applicata alle navi tradizionali.*

Ma è altrettanto significativo che nella stessa audizione alla IX Commissione l'Angopi si soffermi sulla formazione professionale dei propri associati: 61 Gruppi per una forza lavoro di 882 addetti tra ormeggiatori e barcaioli. *Coerentemente agli indirizzi comunitari in materia, la categoria è da un biennio coinvolta in un programma di formazione che accompagnerà gli ormeggiatori e i barcaioli durante tutta la loro vita professiona-*

le. Si tratta di un programma piuttosto articolato, il cui contenuto è stato condiviso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, dall'Assoporti e dall'utenza. Precisando che, avendo l'Angopi sempre favorito azioni per ulteriormente qualificare l'esperienza e la competenza dei propri associati: *Il costo del programma formativo è sostenuto dalla categoria e ad oggi ha interessato circa il settanta per cento degli ormeggiatori e dei barcaioli, ma che, attraverso sistemi premianti già presenti nel Contratto collettivo nazionale di lavoro e altri da introdurre, contiamo a breve di estendere all'intera categoria.*
Dello stesso tenore è l'audizione di Confcommercio tenuta dinnanzi alla stessa IX Commissione della Camera per il ciclo di incontri previsto nell'ambito dell'esame dei progetti di legge recanti ' Riforma della Legislazione in materia portuale', un cui stralcio è contenuto nella 'cartellina' distribuita da Angopi nella sua assemblea. La Confederazione che ebbe a rimarcare il valore strategico ed economico del sistema logistico - portuale organizzando al suo interno una Filiera, catena imprenditoriale attiva nei porti e nei loro indotti, comprendente: agenti e raccomandatari marittimi (Federagenti), piloti (Fedepiloti) e ormeggiatori - barcaioli (Angopi), armamento di linea (Fedarlinea) e diversi altri; e che proprio nel 2012 ha espresso il presidente del Comitato di Coordinamento degli Utenti Portuali, e ha inserito la Riforma della Legge 84/94 all'interno del proprio Manifesto Trasporti, afferma nella sua audizione: *L'Auspicio di Confcommercio è che vengano intraprese le procedure legislative più opportune per conseguire il successo finale della rapida approvazione definitiva del testo di riforma licenziato dal Senato. Ora, […]*
non appare condivisibile procrastinare ulteriormente il varo definitivo della legge. Sono, infatti, le esigenze operative dei porti a sollecitare una rapida risposta. Che però, a un centimetro di distanza del 'taglio del nastro' si è miseramente arrestata. Ma tra i documenti fotocopiati e inseriti nella cartella non c'è solamente quella forma di delusione indotta dal mancato raggiungimento dell'approvazione finale della legge di riforma portuale. Vi sono numerosi altri spunti per le riflessioni della categoria. A cominciare dal 'Testo presentato da Assoporti di modifica all'art. 14 della L. 84/94 in seno all'incontro in Confitarma del 13/11/2012'. Documento quindi successivo al d.d.l. "riforma della legislazione in materia portuale" approvato dal Senato il 12.9.2012, che suggerisce alcune modifiche in materia di competenze dell'autorità marittima. D'altra parte, la corrispondenza tra Assoporti e Angopi contenuta dal dossier è assai corposa. Riguarda essenzialmente le disparità di posizione sorte in merito all'Accordo interassociativo del 12 aprile 2007 sui servizi tecnico - nautici, siglato dai responsabili di Angopi, Assorimorchiatori, Confitarma, Fedarlinea, Fedepiloti, Federagenti, Federimorchiatori nonché dall'Associazione Porti Italiani. Assoporti che con comunicazione agli altri 'interassociati' datata 1 agosto 2012 li informava di ritenere necessaria una revisione del suddetto accordo. Con questo scatenando una fitta ragnatela di corrispondenza, l'ultima della quale in data 21 novembre 2012. In aggiunta a ciò è da segnalare una comunicazione - richiesta inviata al Governo, Ministero dello Sviluppo Economico dagli armatori delle 'Autostrade del Mare': nove compagnie di navigazione; 34 le rotte esercitate; 46 le navi impiegate. Il tenore della nota è facilmente arguibile, anche perché già dalle frasi iniziali, prima cioè di addentrarsi nelle proprie motivazioni, gli armatori di 'Autostrade del Mare' precisano che: *Non si tratta di richieste generiche di sostegno all'intero comparto armatoriale, ma di precise rivendicazioni del settore che trovano ampia e approfondita giustificazione nella specificità del trasporto, del traghettato e della flotta*. Infine, in data 2 ottobre 2012, una segnalazione in merito a Proposte di riforma concorrenziale ai fini della Legge annuale per il mercato e la concorrenza, anno 2013, inviata ai presidenti di Senato e Camera, al presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro per lo Sviluppo Economico e Infrastrutture e Trasporti da parte dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato; nonché della stessa Authority la versione cartacea di una propria delibera, pubblicata il 12 novembre 2012 sul sito agcom.it riguardante il servizio di rimorchio ed assistenza navale nel porto e nella rada di Milazzo.



DALLA RELAZIONE (E CONCLUSIONI) DEL PRESIDENTE ANGOPI CESARE GUIDI



Fedeli al nostro DNA

È una semplice questione di Dna ovvero di codice genetico. Dunque: "Il nostro Dna di ormeggiatori e barcaioli ci spinge a non affossare chi cade, ma a dargli una mano perché si risollevi; un aiuto ancora più doveroso da parte nostra per i colleghi che, nonostante le difficoltà, seguono con scrupolo i propri aggiornamenti professionali". Contravvenendo a uno degli inviolabili comandamenti del giornalismo corretto, il resoconto della relazione assembleare d'apertura del presidente di Angopi, Cesare Guidi inizia dal fondo. Anzi, da un fondo ancora più a fondo, essendo la frase sull'acido cellulare responsabile dei fattori ereditari pronunciata nelle sue considerazioni finali, seguite alle informative delle commissioni di lavoro, al dibattito degli associati e subito prima della chiusura dei lavori.

Il riferimento al sostegno di Angopi a favore di colleghi in difficoltà riprende un concetto già espresso dal presidente Guidi nella sua relazione, letta il 14 dicembre 2012 a Pomezia (Roma). Laddove, capovolgendo ancora una volta la sequenza del discorso, la relazione termina ringraziando tutto l'apparato organizzativo dell'Associazione, tracciandone l'impegno. "Molti pensano che in Angopi le nostre difficoltà il nostro impegno sia un qualcosa di artificioso, perché sono abituati a considerare che la fatica e il lavoro sia solo quello svolto manualmente. Certamente potremo avere delle debolezze, delle insufficienze siamo esseri umani; ma vi assicuro che c'è il cuore fermo e la mente chiara verso la meta precisa. Siano i migliori custodi del 'patrimonio valoriale associativo' per accrescere, nel nostro ambito, la dote dell'intera categoria".

Ma, ancora e soprattutto lo stabile punto di appoggio costituito dall'associazione: "Noi abbiamo fatto e continueremo a fare dell'Angopi quella capacità e fucina di sviluppo la "ubi consistam", nell'interesse di tutti. E non mancheremo a questo compito. Non avrebbe senso un'Associazione che non sia sostenuta da questi principi assieme all'esigenza della compattezza interna e dell'omogeneità necessarie per raggiungere il nostro fine. Voglio anche dire che la crisi che stiamo tutti vivendo ha accentuato fortemente le disuguaglianze sociali. In un Paese irrisolto e malato come l'Italia queste disuguaglianze sono diventate una sproporzione. Questo gruppo dirigente dell'Associazione continuerà - perché l'abbiamo nel nostro Dna - ad aiutare tutti senza trascurare gli ultimi perché siamo figli dello stesso mare, respiriamo allo stesso ritmo il valore del lavoro, e perché viviamo assieme a voi le fatiche ma anche le opportunità determinate dalle diversità operative e organizzative".

Tornando ai consueti stilemi della cronaca giornalistica balza agli occhi il 'peso' della relazione, non tanto per le diciannove pagine che la compongono, quanto per il minuzioso esame della situazione generale e nei confronti della categoria degli ormeggiatori e barcaioli. Un esame che si prolunga attraverso dodici capitoli specifici, sovente allargati ad attinenti considerazioni ed incisi. Ovvero, oltre al preambolo: Crisi; Questione Ilva; Questione Telecom; Vivisezione di un annus horribilis; Comparto marittimo - portuale; Tariffe; Contratto collettivo nazionale di lavoro; Progetto di legge in materia di riforma portuale; Questioni europee e internazionali; Formazione; Codice etico; Fusioni tra Gruppi; Conclusioni. Un insieme di materie che,

come Guidi ha rilevato, sono state presentate, ma soprattutto ascoltate con attenzione e pazienza. "Confermando la grande maturità e competenza che questa categoria ha acquisito". Quindi, " per dare un senso ancora più compiuto a questa vostra partecipazione, da domani, tornando nei vostri Gruppi, cercate di essere dei veri 'campi energetici' favorendo la riflessione, il confronto, la discussione sui temi che ho affrontato e che affronteremo nel corso di quest'assemblea". E allora, ricordiamoli questi temi.

PREAMBOLO

Associati, colleghi, è con vivo piacere che vi do il benvenuto all'Assemblea Generale Angopi di fine anno. Vorrei che queste assemblee – che in realtà riflettono circa la metà del cammino dell'anno in corso, in quanto i dati completi di norma li abbiamo solo verso la tarda primavera – sempre più si configurino come un momento importante, un'occasione di ascolto, di confronto e di crescita. Vi sollecito, pertanto, di non far scadere questo essenziale appuntamento nei soliti riti che risultano in effetti dei contenitori che non dico essere delle scatole vuote, ma che inevitabilmente assumono una sterile configurazione basata esclusivamente sulla fotografia di determinate esigenze dal forte impulso individualistico avulse quindi all'interesse comune, perché in particolar modo sensibili sulle 'urgenze' quali: paga, turno, tariffe… rischiando in questo modo di sottovalutare – data la straordinaria importanza che offre un appuntamento come il nostro – qual è il contesto nel quale viviamo e come meglio organizzarci ed attrezzarci per affrontare le sfide e le sempre maggiori incognite che il futuro ci riserva. Al riguardo credo proprio, per evitare raffazzonate informazioni, sia giunto il momento di sviluppare un'analisi trasversale di tutti gli associati per quanto riguarda l'organizzazione del lavoro in porto, gli schemi operativi, i modelli gestionali e l'impatto complessivo delle nostre riforme, (regolamento, contratto, statuto, formazione …) in aggiunta ovviamente alla presentazione delle schede analitiche dei dati di fatturato e di traffico. Questo lo dico anche perché il raffronto è giusto che sia svolto tra realtà portuali omogenee, perché in molti casi le differenze esistenti: operative, organizzative, funzionali sono talmente elevate da rendere incongruo il confronto.

LA CRISI

Che il presidente Guidi non abbia minimamente voglia di non far scadere l'appuntamento in stantii quanto sterili rituali, lo dimostra l'entrata a piè pari nel vivo della particolarmente difficile situazione del Paese, ai cui deleteri effetti si riscontra anche la maggior parte della categoria degli ormeggiatori e barcaioli. Dunque, la crisi.

Non mi sembra inutile, ma adatto ai temi che intendo affrontare, evidenziare che questa crisi così lunga e aspra porta inevitabilmente conseguenze sociali pericolose, crea profonde lacerazioni ed esaspera sofferenze e malessere. A mio parere le insufficienti azioni fin qui messe in campo, con un continuo e cieco arroccarsi su scelte di austerità, l'acuirsi delle diseguaglianze sociali e il malcostume sempre più dilagante aumentano sensibilmente l'insofferenza nei confronti della politica. L'inquietudine e l'indignazione, per certi aspetti ampiamente giustificabili, rischiano però di essere terreno fertile per nuove e vecchie forme di estremismo, che sta già ingrossando le proprie fila con parole d'ordine dure, inaccettabili e anche pericolose. Il loro successo mette in luce anche l'affermarsi di ideologie antiche, individuate come soluzione di problemi attuali. I bersagli sono evidenti, in prima fila gli immigrati, le istituzioni italiane ed europee. È vero infatti, che l'insofferenza nei confronti di chi viene da lontano è una facile "cassa di risonanza" in un momento di crisi e di disperazione. La risposta più semplice e immediata è sempre quella che parla alla pancia e agli istinti più bassi, innescando inevitabilmente una guerra tra poveri e uccidendo sul nascere qualsiasi forma di solidarietà e comprensione umana.



Asserendo di tornare in seguito sul punto precedentemente toccato, al momento Guidi intende coinvolgere i suoi ascoltatori, condividendo con loro alcune sue esperienze, sia come osservatore sia in qualità di relatore, vissute in questi ultimi tempi di vita frenetica dell'attività politica; esperienze e considerazioni che poi si riverberano sulla quotidianità declinate in strategie di ampio respiro, verso le quali – sostiene il presidente di Angopi - dobbiamo prestare la massima attenzione ed impegno. "Anche perché - ammonisce - ormai saremo chiamati a rinnovare l'intero quadro politico dove non possiamo non far sentire la nostra piccola ma forte voce".

Sappiamo che da più parti e ancora una volta, si sostiene che l'intero paese è ingessato, non cresce perché bloccato da interessi corporativi di categorie più che mai votate alla difesa del particolare completamente avulse rispetto ai bisogni generali e che per sbloccare l'impasse nel quale la nostra economia sembra affondare, molto di più rispetto alle altre economie europee, è questa nostra atavica riluttanza, spocchiosa e miope, a volerci aprire impedendo quelle liberalizzazioni considerate, in primo luogo dall'attuale dimissionato esecutivo, il vero volano di sviluppo per il nostro paese. Non è stata, non è e non sarà mai la difesa di caste o di privilegiati una mia filosofia di vita: sostengo che il lavoro si difende lavorando, con impegno, sacrificio, rinunce e che essendo figli di questo tempo è illusorio oltre che deleterio inseguire mirabolanti paradisi quando attorno a noi, non in un 'lontano' e indefinito mondo globalizzato, ma ai nostri confini, temo che qualcuno non si sia neppure accorto, gli operai Fiat della Serbia, dopo un ardua vertenza, abbiano da poco firmato un contratto per 350 euro mensili, oppure che finga di non sapere che nell'Africa mediterranea si lavora anche per poche decine dollari al mese. Difendere la qualità e il lavoro degli ormeggiatori/barcaioli italiani, che è il nostro compito, vuol dire non chiudere gli occhi e non illuderci cari colleghi che possiamo salvarci alzando il livello delle richieste nelle presenti e prossime istruttorie tariffarie. E la verità è che dovremo fare ancora scelte difficili, che richiederanno visione, serietà, sobrietà.

Ma eccole le esperienze che il relatore intende presentare dal podio e condividere dalla platea.

Vi accennavo di queste mie esperienze e degli effetti virtuosi che l'esecutivo e una rilevante componente della classe politica depone a favore del processo delle liberalizzazioni che dovrebbe interessare le opzioni future. Come la penso è noto. Questa stagione dell'economia e della politica globale, che si chiama 'neoliberismo', ritengo abbia prodotto la più grande 'redistribuzione' che la storia recente ricordi di risorse a favore dei ricchi, con i loro cartelli egemonici - oligopolisti. Ancora una volta ribadisco e sottolineo che in questo non mi fa velo il preconcetto della difesa aprioristica delle nostre prerogative, ma sono effettivamente convinto che le 'liberalizzazioni' il vero modo per mascherare la sostanza delle 'privatizzazioni', nel nostro paese hanno prodotto solo - citando Guido Viale, economista e scrittore italiano – 'un cimitero di imprese e di lavoratori'. Solo per citare alcuni esempi.

È nota la vicenda Alitalia costata tre miliardi ai contribuenti e ne costerà ancora altri; l'Italsider ceduta alla famiglia Lucchini e da questa alla Severstal, che adesso sta liquidando tutti gli impianti, lavoratori compresi; e al gruppo ThyssenKrupp, che se ne va anche lui. Come non citare che si sono persi per strada importanti fornitori come Siemens Italia, Telettra ed altri gioielli tecnologici acquisiti da gruppi come Alcatel, e poi da Lucent, che la sta liquidando; oppure l'Alfa Romeo, inghiottita nella voragine della Fiat; o Motta Alemagna, grandi marchi scomparsi con i loro operai; o l'Alcoa, che se ne è andata una volta finiti gli incentivi che le hanno fruttato miliardi a spese dei contribuenti. Sono altresì chiari e tangibili gli effetti sulla privatizzazione di Finmare. Sarebbe allora opportuno che tali risultati fossero oggetto di studio e insegnati alla Bocconi al posto del vangelo ideologico: 'Niente funziona se non è privato'.

Poi Cesare Guidi pone all'ordine del giorno due questioni, richiamando ancora una volta la condivisione del pubblico, ma anche rimarcando il proprio prestar fede a eventuali critiche, o dissapori nonché al confronto qualora questa sua analisi sia ritenuta sbagliata o perfettibile. Le questioni esaminate dal presidente Angopi sono due: Ilva e Telecom.

QUESTIONE ILVA

L'ILVA ex impresa pubblica, privatizzata ed acquistata dai Riva - dopo numerose vicende e traversie (Finsider, Nuova Italsider, consorzio COGEA come Nuova Italsider Acciaierie di Cornigliano ...) - è lo specchio dell'Italia degli ultimi 20 anni, caratterizzata da commistioni tra politica malata, impresa spietata, regole che non esistono. Giova ricordare che la vicenda dell'ILVA risale all'epoca della generale ubriacatura a favore delle privatizzazioni. La retorica, allora come adesso, da parte degli esperti e analisti è sempre la stessa: lasciamo fare al mercato e tutto andrà bene. In realtà si tratta di uno scambio di favori, tra politica ed imprenditoria che ha favorito una tale 'farlocca' liberalizzazione [sprovveduto, facile preda, distratto] come l'ha definita il sindaco di Firenze, Matteo Renzi. Io dico di più. Senza dimenticare che comunque l'operazione di cessione dello storico complesso e colosso della siderurgia destò polemiche e forti perplessità, qualcuno però dovrebbe spiegare perché un'industria strategica, che è fondamentalmente monopolista nel mercato dell'acciaio e si trova a monte del tessuto produttivo italiano, sia stata privatizzata. Non era forse il caso di tenerla pubblica, data la sua importanza, dato che il suo funzionamento và al di là delle leggi che impegnano tutte le altre imprese di questo paese?

E qui Guidi esprime tutta la sua ostilità rispetto a tutto ciò che significhi privatizzare col solo obiettivo della massimizzazione dei profitti. Ossia, acquisendo un'impresa redditizia realizzandovi forti profitti, ma non reinvestendoli a favore dell'azienda, rispettando le leggi a salvaguardia dell'ambiente, ma in manovre di tutt'altro genere. *Penso proprio che acciaierie ne esistano altrove nel nostro vecchio continente, ma non mi risulta che creino problemi per la salute, con la polvere che ti invade ovunque: peggio dell'Etna quando erutta.* Ma veniamo ai giorni dell'assemblea generale Angopi.

Che dire poi? Un decreto emanato dal governo che bypassa un sequestro - che non è una sentenza di merito - impartito dalla magistratura non so se rappresenti un vulnus, una ferita all'ordinamento costituzionale. È certo che in

uno Stato di Diritto nessun ministro può avanzare pretese di passiva subordinazione da parte della magistratura e la speranza di poter conciliare lavoro e salute, non deve passare alla storia come il giorno in cui un pezzo di Costituzione è stato abrogato. Il ministro dello sviluppo economico dichiara che se la proprietà non esegue quello che la legge prevede il Governo potrebbe varare la procedura di amministrazione controllata: cioè se l'azienda non porrà in essere gli interventi antinquinamento - che comporta l'adozione di tecnologie adeguate che costano miliardi - rischia di perdere la proprietà, o quanto meno il controllo dell'impianto di Taranto.

A mio parere, la verità è che se si vuole conciliare produzione industriale, salute e salvaguardia dell'ambiente l'unica strada seria percorribile sarebbe quella di nazionalizzare gli impianti, tenuto conto peraltro che nel settore siderurgico si stanno presentando paesi come Vietnam, Argentina, India, con impianti di nuova generazione in grado di produrre più acciaio e a costi inferiori, mettendo in questo modo fuori il mercato italiano. Al riguardo non ho in mente sciagurate politiche protezionistiche ma dai risparmi, ad esempio ottenuti con il denaro stanziato per acquistare i 90 bombardieri F35 ampiamente sufficienti per il rinnovamento degli impianti e la stessa bonifica del territorio, potremmo favorire le imprese nazionali ad assicurarsi l'acciaio prodotto a Taranto, anche se il mercato internazionale può offrire prezzi più competitivi mutuando semplicemente le affermazioni dell'uomo più potente al mondo: il Presidente degli Stati uniti d'America.

Il Presidente Obama in una nota pubblicata sui nostri giornali in data 3 novembre ha sostenuto: «Il cambiamento è un'America che sia la patria della prossima generazione della produzione industriale e dell'innovazione. Io non sono il candidato che ha detto che avremmo dovuto 'lasciar fallire Detroit', io sono il presidente che ha scommesso sui lavoratori americani e sull'ingegno degli americani. Ora voglio un sistema fiscale che non favorisca più le aziende che trasferiscono i loro posti di lavoro all'estero ma ricompensi le aziende che creano occupazione qui in America; un sistema fiscale che smetta di sovvenzionare i profitti delle compagnie petrolifere e cominci a sostenere la creazione di occupazione nel campo dell'energia pulita e delle tecnologie che ci consentiranno di dimezzare le importazioni di petrolio. Il cambiamento è un'America che volta la pagina su un decennio di guerra per costruire la nazione qui in patria».

Tornando a noi penso che il lavoro non contro l'ambiente, la salute e il benessere, ma inserito armonicamente in un quadro di sviluppo rispettoso del diritto di sopravvivenza di tutti è possibile, purché l'ideologia dominante sia rovesciata. Solo una politica illuminata, fatta di persone oneste, coraggiose, difensori del superiore valore del bene comune, potrebbe prendere decisioni di questo tipo e sarà opportuno che su queste mie considerazioni ci riflettiate, atteso che ci vogliono pure togliere la sanità pubblica, chiamando sviluppo quelle scelte che ci riportano al XIX secolo.

QUESTIONE TELECOM

Riguardo la Telecom, Guidi fa presente all'auditorio che a inizio del 2013 il governo uscente aveva sostenuto che le liberalizzazioni avrebbero fatto aumentare il Pil e uscire il Paese dalla recessione; e che ciò avrebbe comportato benefici diretti e notevoli per i salari reali che avrebbero potuto crescere anche del dodici per cento! *Era una stima collegata al famoso pacchetto dell'apertura al mercato e per la deregulation sulle professioni, compresi i taxi, le farmacie e le edicole; pacchetto - per il quale ricordo abbiamo temuto non poco - che per l'esecutivo avrebbe prodotto benefici sia alle imprese che all'andamento dell'economia in generale, favorendo una sensibile riduzione dei prezzi con vantaggi evidenti per i consumatori. Al riguardo però non ricordo le azioni poste in atto contro i potentati economici che controllano le assicurazioni, le banche, il settore energetico.* Poi, ricorda pure che le stesse analisi condotte dall'Ocse evidenziavano come l'adozione di misure di liberalizzazione avrebbero prodotto una crescita significativa della produttività totale quantificabile in oltre dieci punti percentuali. Aggiunge, infine, che altri studi indicavano come la riduzione delle rendite nel settore dei servizi avrebbe favorito un aumento del prodotto dell'undici per cento; una crescita del consumo privato e dell'occupazione fino all'8%, gli investimenti del 18%, i salari reali di quasi il dodici per cento.

Mi pare che le cose non siano andate proprio così! Questa furia iconoclasta liberalizzatrice e/o privatizzatrice - che sembra essersi un po' raffreddata almeno nella sua spinta pervasiva, tranne nelle menti obnubilate dei soloni [saccenti e moralisti] dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato - AGCM e gli esimi professori di indirizzo bocconiano - in Italia, nella stragrande maggioranza dei casi, non ha funzionato. Il dato a cui è pervenuta l'Associazione Artigiani Piccole Imprese - CGIA di Mestre – frutto di un'indagine conoscitiva sui vantaggi, presunti o reali, che i processi delle liberalizzazioni in atto hanno prodotto per i contribuenti medi e per le famiglie – conferma che si è trattato di un vero e proprio aggravio di spesa. I prezzi o le tariffe per il consumatore finale sono cresciute e in molti settori si è passati da una situazione di monopolio pubblico a vere e proprie oligarchie controllate dai privati, con profitti stratosferici. Ricordo che Giancarlo Cimoli - per carità nulla di personale - per sette anni delegato di F.S. e del Gruppo Alitalia, tra compensi e liquidazioni ha percepito trentasette milioni di euro pari a 5.28 (cinque milioni duecentottanta mila €uro) all'anno. Obama che come dicevo ha un peso significativo sulle sorti dell'intero pianeta ne percepisce trecento mila. Tornando alla citata indagine, la Cgia sostiene che una famiglia, per gli effetti di cui sopra, spende mediamente 286 euro in più all'anno. Una cifra che moltiplicata per ogni anno dalla data dell'apertura alle liberalizzazioni, diciamo dal 1994 fino all'intero 2011, raggiunge una somma di spesa pari a 4.576 euro. Ci ricordano che i settori più colpiti dagli aumenti sono stati quelli delle assicurazioni, dei conti correnti, dei bancomat, delle altre commissioni bancarie e i servizi finanziari. Ma anche per il per il gas, tanto per fare un esempio, a partire dal 2003 l'aggravio complessivo a famiglia è di 901 euro.

Ma la Telecom? Sempre quegli esperti analisti sostengono che gli effetti delle liberalizzazioni hanno prodotto strabilianti risultati nel campo della telefonia tant'è che le tariffe risultano ridotte in modo abissale. Quindi, il presidente Guidi cerca di ricostruire cosa avvenne, per capire come eventualmente mutuare quelle esperienze laddove almeno qualcosa aveva funzionato.

Nell'ottobre 1997 viene attuata la privatizzazione della società Telecom. La privatizzazione, che comporta la quasi totale uscita del Ministero del Tesoro dall'azionariato, viene realizzata con la modalità del cosiddetto nocciolo duro: si vende cercando di creare un gruppo di azionisti che siano in grado di farsi carico della gestione della società. A conclusione dell'OPV (Offerta pubblica di vendita), le azioni vengono collocate a 5,63€. Inutile chiedersi con quale progetto industriale e quale prospettiva gli azionisti di controllo vogliano governare Telecom Italia. Nel maggio 1999, l'Olivetti di Colaninno e Gnutti con una Opa (Offerta pubblica di acquisto), facendosi prestare i soldi dalle banche, scalano la Telecom: le azioni valevano 9,7 euro e i dipendenti del gruppo erano oltre 120 mila. Due anni dopo, nel 2001, il pacchetto di controllo di Telecom Italia è stato venduto a una cordata guidata dalla Pirelli di Marco Tronchetti Provera. Nel 2007 la Pirelli ha ceduto il controllo di Telecom Italia a una cordata formata dalla spagnola Telefonica, dalla famiglia Benetton e da tre azionisti importanti della stessa Pirelli: Mediobanca, Assicurazioni Generali e Intesa Sanpaolo, che dunque comprano e vendono nello stesso tempo. Quando l'operazione viene chiusa, le azioni Telecom valgono in Borsa 2,26 euro: rispetto al 1999 la perdita è del 75 per cento. Ergo, non è risultato da poco aver distrutto in otto anni tre quarti del valore borsistico di Telecom.

Non Solo! *C'è da considerare inoltre che negli ultimi dieci anni gli investimenti industriali di Telecom Italia sono scesi del 40 per cento, e l'età media delle sue apparecchiature (il cosiddetto patrimonio tecnico) è salita da 7 a 15 anni. Nel 1997, anno della privatizzazione, Telecom Italia reinvestiva il 57 per cento dell'utile, nel 2007 il 6 per cento. Nel 1997, Telecom Italia faceva investimenti per 5,5 miliardi di euro a valore costante ed aveva un patrimonio tecnico con una vita utile calcolata dagli amministratori in 11 anni. Dieci anni dopo, gli investimenti erano ridotti a 3,2 miliardi e la vita utile ricalcolata in 19 anni.* E ancora!

Nel 1997 il patrimonio tecnico aveva un'età media di sette anni. Dopo dieci anni di gestione privata, di quindici, ricordo che siamo nel campo della telefonia, dove è imprescindibile fare ricerca sull'innovazione tecnologica, banda larga, nuovi servizi, per potere svolgere un ruolo e salvaguardare la qualità e il grado di aggiornamento della sua struttura materiale; ma questo comporta un maggiore impegno finanziario sul fronte dell'innovazione, maggiori risorse quindi una minore ed immediata remunerazione degli azionisti. Nonostante i dati di bilancio, dove l'indebitamento finanziario netto risultava superiore ai 30 mila miliardi di euro, si è dato comunque priorità all'aumento dei dividendi per gli azionisti; tant'è che le agenzie il rating per Telecom Italia lo riducono a BBB+ (una capacità di rimborso, che però potrebbe peggiorare).

Concedendosi un gioco di parole tra il fare e l'arraffare nell'affare Telecom Guidi si porta poi avanti nel tempo, ravvicinandolo alla data dell'assemblea generale Angopi. Infatti: *Il 4 agosto di quest'anno, davanti al ministro si è siglato un accordo per applicare il contratto di solidarietà per i prossimi due anni con riduzione dell'orario di lavoro e dello stipendio. Li chiamano effetti della crisi. Riguarda ventiduemila dipendenti, quasi il 50% del personale, che dovrebbero confluire nel nuovo asset della rete in caso di scorporo. Concludo dicendo che dagli iniziali 120 mila posti di lavoro siamo scesi sotto i 50 mila con le prospettive che vi ho appena rappresentato e il valore delle azioni Telecom al 1° dicembre era di 0,701€. Tralasciando poi i noti fatti di spionaggio che Telecom ha messo in atto a proprio uso e consumo, resta da chiedersi, nonostante gli accennati strabilianti risultati, se allo stato dei fatti, la privatizzazione anche in questo caso sia stata un errore.*

VIVISEZIONE DI UN ANNUS HORRIBILIS

È l'assemblea di fine anno e considerato che nel corso dei suoi lavori non è prevista una sezione pubblica, si coglie l'occasione per confrontarci: sul grado di partecipazione e coesione degli associati, sul lavoro svolto, su cosa si sta muovendo intorno alla categoria degli ormeggiatori e barcaioli e cos'è intervenuto nei Gruppi e nelle rispettive realtà di riferimento. Due mesi addietro, il 12 ottobre 2012, al convegno organizzato a Ravenna per celebrare il ventennale dell'assunzione della veste cooperativistica del Gruppo ravennate, il presidente di Angopi sostenne che la crisi si prolungava ormai da cinque anni, ma che nessuno ancora diceva come se ne sarebbe usciti.

Ora si tratta di capire quanto avrà fine, se mai avrà fine, questa congiuntura e quali saranno i suoi possibili sbocchi. L'attuale contesto immortala una situazione che da più osservatori e in estrema sintesi viene così rappresentata.

• *Sul lavoro si chiude un annus horribilis e sembra che il prossimo sia addirittura peggiore. Il tasso di disoccupazione ha toccato l'11,1%, in un solo anno, con un balzo del 2,3%. Ci sono quasi tre milioni di italiani che cercano lavoro e che non lo trovano. Il 36,5% dei giovani non ha lavoro e a questo si aggiunga che i tre milioni di precari sono quasi tutti giovani. L'aumento della disoccupazione è certamente dovuto alla recessione che ha colpito l'Europa, ma va detto che la riforma Fornero non è affatto in grado segnare un cambiamento di rotta e che scontiamo quel deterioramento della struttura industriale, che come sopra segnalavo, è cominciata anni fa, e che ci vede agli ultimi posti in Europa quanto a presenze di grandi aziende.*

• *Secondo il centro studi di Unimpresa sono sempre più ampie le fasce di cittadini in condizioni precarie o economicamente deboli. Sono, infatti, otto milioni e mezzo le persone che versano in oggettive difficoltà: trattasi di un'enorme 'area di disagio' composta da disoccupati e da lavoratori che si trovano in condizioni precarie o economicamente deboli. Sono certamente numeri su cui ragionare e che ci aiutano a capire quanto sia profonda la crisi e la recessione nel nostro Paese.*

• *Da un'analisi di Confartigianato emerge che le nostre imprese pagano la corrente il 36,4% in più rispetto alla media europea e il metano il 5,8% in più. Tra il 2011 e il 2012 il costo dell'energia elettrica per uso industriale è cresciuto del 12,7%, rispetto ai rincari del 5,2% registrati nell'Eurozona e le tariffe del gas a carico delle imprese, sono aumentate del 30,4% mentre nell'Eurozona i rincari si sono fermati al 12,9%. Nell'ultimo anno, la bolletta dell'elettricità per usi domestici è cresciuta del 15,9% (a fronte di un rincaro del 5,9% nell'Eurozona), il gas utilizzato dalle famiglie è rincarato del 9,1% (+6,4% nella Ue) e i prezzi dei carburanti sono aumentati del 16,1% (+8,7%*

nell'Eurozona). Secondo il rapporto di Confartigianato il notevole costo della benzina e del gasolio, è anche colpa dell'elevata tassazione che, tra Iva e accise (dove residuano coperture per la guerra di Abissinia del 1935, la crisi del canale di Suez del '56) negli ultimi 12 mesi è cresciuta del 18,9%.

• Secondo uno studio della Cgia di Mestre l'Imu sui capannoni industriali costerà agli imprenditori fino al 154,4% in più rispetto a quanto pagavano con l'Ici. Su 98 Comuni capoluogo di provincia monitorati dalla Cgia il 33,6% ha portato l'aliquota Imu sui capannoni al valore massimo consentito dalla legge.

• Per la Uil il saldo dell'imposta sugli immobili sarà una 'stangata' e le tredicesime verranno largamente utilizzate per pagare la tassa sulla casa. È un dato che la Uil analizza non su astratte proiezioni ma su valori reali e, cioè, su un campione che rappresenta il 76,2% del totale dei Comuni italiani che hanno pubblicato le delibere dell'Imu sul sito del ministero dell'Economia.

• Secondo un sondaggio realizzato Confesercenti-Swg, a dicembre gli italiani spenderanno il 3% in meno rispetto al 2011. Il dato – secondo la ricerca – è frutto di uno stato emotivo che vede crescere il numero di coloro che temono sia il peggior Natale degli ultimi anni. A risentire quindi di questo stato emotivo sono i consumi e cala di 2 miliardi la quota di tredicesima destinata agli acquisti. In particolare ci saranno 700 milioni di euro in meno per i regali. Una parte consistente della tredicesima, 11 miliardi e 739 milioni, andrà invece a rimpinguare i risparmi erosi dalla difficoltà economiche e circa 12 miliardi provenienti dalle tredicesime, invece, verranno usati per far fronte ai mutui e pagare i debiti (+641 milioni sul 2011), mentre quasi 13 miliardi e mezzo saranno impiegati per affrontare le necessità della casa e della famiglia.

• C'è sempre più bisogno di un'unità di intenti e d'azione delle organizzazioni sindacali, che per altro nel nostro comparto – quello tecnico/nautico – le ha sempre contraddistinte. Unità che andrebbe certamente valorizzata anche nei riguardi del tema della democrazia e della rappresentanza, come necessità per un ordinato sistema di relazioni, ancor più indispensabile nella difficile e prolungata situazione di crisi. Nel cosiddetto negoziato 'sulla produttività' la Cgil ha assunto un chiaro atteggiamento di dissenso in quanto considera sbagliato che si propongano ulteriori forme di defiscalizzazione degli istituti quali quelli della bilateralità, quindi compresa la possibilità di detassare i contributi per il welfare contrattuale a livello nazionale e aziendale. Secondo quell'accordo sembra che potrebbero emergere sistemi di welfare diversi tra diverse aziende di uno stesso settore produttivo. Mi sembra inoltre che l'aspetto più deleterio che stia emergendo, in questa fase, siccome non possiamo più permetterei il diritto "universale" alla salute, sia quella privatizzarla. La conseguenza è che solo chi lavora, e gode ancora di un certo potere d'acquisto, può usufruire di quel diritto sottraendo, in questo modo, risorse a beneficio di tutti. Come in America: se lavori hai la sanità, se no fatti tuoi. È il sistema contro il quale Obama si sta battendo.

Le rapide considerazioni, *forse opinabili*, fatte da Guidi sono a puro titolo esemplificativo, *senza entrare nel merito specifico delle questioni*, per porre all'attenzione dei suoi ascoltatori l'importanza dell'unità sindacale. Al riguardo è convinto che le Organizzazioni sindacali assumerebbero una maggiore efficacia nell'incalzare il quadro politico riguardo alla scarsa sensibilità allo sviluppo dell'economia reale, della crescita e dell'equità sociale e che ha fortemente favorito il verbo rigorista. E se è pur vero che la pressoché assenza di risorse rappresenta un elemento frenante, è altrettanto vero che tale mancanza può essere superata anche attraverso una diversa scala delle priorità e una più adeguata redistribuzione del reddito.

Voglio inoltre dire che sono quasi vent'anni che i governi mettono mano al sistema previdenziale italiano, a partire dalla riforma Dini del '95 dove si introdusse il calcolo contributivo, fino all'ultimo intervento Monti - Fornero. Per ottenere questo risultato sono state modificate, anche drasticamente, molte regole precedenti, prime fra tutte quelle sul limite d'età lavorativa e sul modo di calcolare la pensione. Per ultimo con la riforma Monti - Fornero, dal prossimo gennaio scatta il primo di una serie di gradini periodici – 3 mesi in più di lavoro e circa il 3% in meno di assegno – che riguarderanno il 'quando' e il 'quanto' delle future pensioni. In particolare:

• il diritto alla pensione di vecchiaia scatterà per un dipendente uomo a 66 anni e 3 mesi, contro gli attuali 66 anni, per una dipendente donna a 62 anni e 3 mesi, contro gli attuali 61;

• i nuovi coefficienti di trasformazione, cioè le percentuali di rivalutazione da applicare al "montante contributivo" per determinare la rendita previdenziale; e iii) sempre dal 1° gennaio entra in vigore la variazione dei coefficienti che è negativa per chi va in pensione con meno di 65 anni.





COMPARTO MARITTIMO – PORTUALE

Concluso il giro d'orizzonte sul panorama economico, finanziario, sociale e del lavoro, Cesare Guidi analizza ora il comparto marittimo/portuale.
E rileva che: *Venendo agli effetti generati dalla pesante crisi internazionale, seppure in misura diversificata nei vari scali, si può affermare ancora una volta che resta difficile nutrire aspettative generalmente positive per l'immediato futuro vista la tendenza in caduta libera del prezzo dei noli.*
Appare infatti sempre più strutturale la crisi che sta colpendo lo shipping. La situazione risulta evidente a partire dal settore container, dove a maggio il nolo di un container da 40 piedi, sulla rotta Asia - Mediterraneo, era arrivato 3.100 dollari, poi è ricominciato il calo e oggi siamo a 1.500 dollari. Un fatto molto incisivo, perché è proprio il traffico in import dall'Asia che dà, quando funziona, maggiori volumi e guadagni.
E se il comparto container soffre, non va meglio quello del trasporto di carichi liquidi, dove le grandi petroliere Vlcc (Very Large Crude Carrier) sono sempre vicine al time charter negativo, cioè a un nolo nave che non copre i costi vivi del viaggio. Riescono a tenere solo quelle in grado di compiere sia il viaggio di andata sia quello di ritorno con il carico. Altri tipi di tank, come le Suezmax (da 150 mila tonnellate) e le Aframax (100 mila tonnellate), registrano noli, rispettivamente, di diecimila e settemila dollari il giorno, che rimangono, comunque, inferiori ai running costs (importo regolarmente speso per far funzionare una organizzazione, usato per cose come gli stipendi, utenze e affitto). Anche per i carichi secchi la situazione è difficile. Una Capesize (da oltre 150 mila tonnellate di portata) viaggia a un nolo di otto - novemila dollari; una Panamax (70 - 90 mila tonnellate), in Atlantico a quattromila e in Pacifico a sette - ottomila dollari: anche in questi casi spesso non si raggiunge la copertura dei costi.

TARIFFE

La mancanza di copertura costi subita dall'armamento, o il timore d'incorrervi sono come prevedibilmente degenerati nell'effetto domino di una reazione a catena. Le cui ferree maglie si sono strette anche sulla categoria degli ormeggiatori e barcaioli. Talché: C*on questa situazione e con queste prospettive nonché con l'unilaterale richiesta di moratoria avanzata da Assoporti ci siamo presentati all'istruttoria tariffaria.* E lì, ancora una volta è stata avanzata la richiesta di una riduzione dei costi monetari e organizzativi del servizio poiché - è stato sostenuto - anch'essi incidono sulla competitività dei porti per di più in questo un particolare momento di drammatica crisi. Dopo di che, la questione è stata affrontata in tal senso al Comitato, nel Consiglio di Presidenza e nella Commissione Lavoro dell'Angopi: *Consci del fatto che quando la crisi taglia il lavoro, bisogna avere il coraggio di spostare la barra incentrando l'asse delle nostre richieste sul terreno della maggior ragionevolezza possibile.*
Ciò posto abbiamo quindi avanzato e difeso la necessità dell'adeguamento anche in questa fase di forte ristrettezza economica. Si è comunque confermato di continuare politiche atte a favorire le navi impegnate in tratte marittime che collegano con regolarità due o più porti le "Autostrade del Mare" (Motorways of the Sea), al fine di realizzare un sistema di trasporto intermodale delle persone e delle merci, coerente con gli obiettivi di riequilibrio del sistema trasportistico del Paese. Ciò inserendo, come novità a tal riguardo, un aggiustamento resosi necessario per l'equità tariffaria. Ulteriore elemento di novità è che ora le tariffe della categoria avranno una durata triennale (a proposito di triennio, Guidi fa presente che il risultato medio conseguito nei tre anni è in linea anzi superiore, con il dato dell'inflazione). *Nel contempo abbiamo anche voluto cogliere le opportunità che in ogni modo la crisi offre, accelerando quel percorso della migliore aderenza possibile dei dati formula all'oggettiva realtà operativa.*

CONTRATTO COLLETTIVO NAZIONALE LAVORO (CCNL)

Il presidente di Angopi rammenta all'assemblea che il 30 giugno 2013 è in scadenza il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro (CCNL) della categoria; e che, in ottemperanza all'art. 46 del Contratto, le Organizzazioni sindacali hanno formalmente comunicato che stanno presentando ad Angopi la 'piattaforma rivendicativa' per l'apertura delle trattative. Guidi rileva anche che: *Ormai a sette anni dal suo impatto il Contratto sembra aver svolto, dipanando alcune remore che affliggevano più di qualcuno, il suo compito in modo sostanzialmente positivo, in quanto tra l'altro ha consentito una nostra maggiore coesione e una migliore tutela dei Gruppi.*

Due anni fa per affinare le nostre riflessioni sul tema, data l'incompletezza dei dati e talvolta l'impossibilità di sapere come effettivamente erano gestiti gli istituti contrattuali a livello locale e tra le nostre diverse realtà, abbiamo fatto quella specie di "censimento", di indagine, il cui risultato ci ha permesso di metterci nelle condizioni di proiettare tutta la categoria verso una più completa applicazione degli istituti il cui aggiornamento è ancora, per qualcuno, in corso di realizzazione. Alcuni porti infatti hanno preferito mettere a punto istituti figli della loro lunga storia, adattatisi alle prescrizioni previste dalla normativa contrattuale, diciamo in modo flessibile, anche per non compromettere equilibri e prassi già da tempo consolidati, ma che noi, con la citata verifica, abbiamo potuto accettare fin quando – le regole non possono essere interpretate secondo gli umori locali – la declinazione di tali mosaici, registravano una certa coerenza seppur nell'ambito di una interpretazione originale, con i fini del quadro normativo di riferimento.

Credo che con il prossimo rinnovo si esaurisca il periodo di transizione, di sperimentazione del nostro contratto. Voglio credere che entro il 2016 sia giunto il momento di chiudere questa fase transitoria per aprire una nuova stagione favorita da un certo riciclo degli attori presenti. In dieci anni sono in larga parte cambiate le persone e quindi il quadro di riferimento muta continuamente per l'entrata in scena di forze fresche meno prigioniere dei retaggi passati, coscienti della costante necessità di modernizzarci non solo in termini tecnici/operativi, ma, atteso il nostro compito istituzionale – come ci poniamo e che ruolo vogliamo svolgere verso il problema dell'ambiente, del territorio, dei sistemi portuali, dei piani operativi. È altresì un processo ormai irrinunciabile l'adozione dello sviluppo di carriera inteso come percorso da realizzare attraverso lo straordinario sforzo della continua qualificazione professionale.

Ciò detto, Cesare Guidi espone una sua 'remora mentale', su cui la categoria dovrebbe incominciare a riflettere da qui in avanti.

Penso alla vigilanza, attento monitoraggio, da svolgere da parte delle Autorità competenti sulla giusta applicazione contrattuale. È fuori di dubbio che il mondo portuale è in continuo cambiamento e la crisi ne accentua le diverse condizioni financo una forte penalizzazione del lavoro e degli stessi standard di sicurezza. Ora dovremo capire se è opportuno e utile che qualcuno, supportato da meccanismi efficaci di controllo e di vigilanza, entri nella vita interna e sociale del Gruppo in cambio di una contropartita che veda l'imposizione di vincolanti regole da estendere a tutti coloro che intendono erogare il nostro servizio. Inoltre, il presidente di Angopi intende dire: C*he terminata chiamiamola ancora questa fase di avvio sarà opportuno da parte nostra conoscere come viene giudicato il CCNL di categoria che a mio parere ha avuto e avrà sempre più il merito di portare ordine 'nella giungla dei nostri Gruppi'*. Mentre, nello stesso tempo, si domanda: S*e la sua attività di riorganizzazione, debba essere favorita da ulteriori passi in avanti definiti attraverso l'analisi di suggerimenti ed indicazioni fornite dalla messa a punto di un rapporto in grado di:*

***a)** capire se in generale sul CCNL si registra o meno un particolare entusiasmo;*

***b)** se esistono valutazioni diverse in base al porto di provenienza;*

***c)** se viene considerato utile il suo contributo per la tutela della sicurezza, per lo sviluppo professionale;*

***d)** se ha avuto riverberi positivi sulla vita sociale.*

PROGETTO DI LEGGE IN MATERIA DI RIFORMA PORTUALE

L'azione politica di questi giorni profonde un evidente sentore di déjà vu, un pernicioso profilo di populismo e di coazione a ripetere, portata avanti soprattutto da parte di coloro che sono largamente corresponsabili dell'attuale disastro e puntano, ancora una volta, ad ammaliarci parlando alla pancia del Paese scatenando la loro solita mobilitazione regressiva. Sostengono infatti, che nei 13 mesi di governo tutto è andato peggiorando e gli 'errori' commessi - udite udite - vanno tutti imputati al diktat che una parte del mondo del lavoro ha imposto ad alcune forze politiche. Quindi il disastro non va cercato risalendo alle cause della malattia ma colpevolizzando un fantomatico medico (non infallibile, certo) che si è opposto alle politiche del rigore, peraltro senza successo, sostenendo che per ricostruire l'Italia bisognava farlo ripartendo dal mondo del lavoro, dalla creatività umana, dalle politiche espansive e non dalle logiche finanziarie. Mi auguro che quel passato che non vuole passare, non ci faccia definitivamente colare tutti 'a picco', e che questo Paese chiamato prossimamente all'appuntamento elettorale, sappia scegliere fra soggetti responsabili e soggetti irresponsabili, indicando con sano realismo le migliori energie per concretizzare obiettivi di crescita, di sviluppo, di equità, di difesa e valorizzazione del bene comune. È per questo che vi esorto, nella prossima scadenza, a far emergere l'esigenza non rinviabile di mobilitare la massima partecipazione possibile e il coraggio e l'impegno di tutti.

È lo 'scaricabarile', la mancata assunzione di responsabilità che, assieme, al riemergere di trito populismo volto a gonfiare d'aria la *pancia del Paese,* fa da avvilita premessa alla riflessione di Guidi sulla riforma portuale, quasi giunta a compimento, ma rimasta incolpevole vittima dell'andamento politico italiano. *È scontato che con questo quadro politico permeato dalle tensioni preelettorali, nonostante il Capo dello Stato si stia prodigando con tutta la sua autorevolezza per evitare il peggio, non possiamo assolutamente pensare che siano in grado di portare a termine la riforma portuale. Peccato siamo*

arrivati ad un passo dal traguardo e tutto sfuma. Anche se, intimamente spero, che il testo approvato al Senato resti comunque una buona base di partenza per la prossima legislatura, ho il fondato timore che un'opportunità così straordinaria ben difficilmente può ripresentarsi in un quadro politico cambiato. In ogni modo mi sento in obbligo, ancora una volta, di ringraziare il presidente Grillo e il Sen. Filippi per il lavoro svolto.

Ciò detto il presidente di Angopi ritiene comunque opportuno, quale utile testimonianza, segnalare all'assemblea a quale avanzamento era giunto lo stato dei lavori.

Come è noto il progetto di legge in oggetto è stato approvato dal Senato lo scorso 12 settembre ed attualmente è in discussione alla Commissione Trasporti della Camera, la quale aveva avviato le procedure per poter esaminare il provvedimento in sede legislativa, senza, cioè, la necessità di un ulteriore passaggio in Aula, una volta che la medesima Commissione avesse approvato il provvedimento. Ritengo doverosa una considerazione preliminare sul significato politico di questo progetto di legge, frutto di un lavoro congiunto di tutti i Gruppi parlamentari che dal 2002, nell'ambito del Comitato ristretto, hanno fattivamente collaborato, tenendo anche in considerazione le indicazioni provenienti dal Governo.

Non vanno, peraltro, dimenticate le numerose audizioni parlamentari promosse dalla competente Commissione del Senato, nel corso delle quali sono state ascoltate le posizioni di tutti gli operatori marittimo portuali, funzionali a fornire al legislatore un quadro completo delle criticità del settore, alcune delle quali sarebbero superate qualora il progetto di legge dovesse essere definitivamente approvato.

In effetti, il provvedimento interviene sulla nomina del Presidente dell'Autorità Portuale e sui poteri a questo riconosciuti, introduce la possibilità di costituire sistemi logistico - portuali, che coinvolgono le Autorità portuali, le Regioni, le Provincie e i Comuni interessati, nell'ottica di promuovere il coordinamento delle attività di più porti e retroporti appartenenti al medesimo bacino geografico o allo stesso corridoio transeuropeo, semplifica le procedure per l'approvazione del Piano regolatore portuale e, naturalmente, modifica l'art. 14 della legge 84/94.

In particolare, la nuova formulazione della richiamata norma recepisce il contenuto dell'accordo interassociativo, sottoscritto nell'aprile del 2007 da tutte le Associazioni degli utenti e dei prestatori dei Servizi tecnico nautici (Stn). In alcuni convegni a cui sono stato chiamato a intervenire ho rappresentato lo spirito che ci ha allora animato e che convince tuttora gli utenti e i prestatori dei Stn nel difendere l'accordo interassociativo - che viene spesso, con leggerezza, scambiato per 'corporativismo' -; si tratta, caso non molto comune nei nostri tempi, della relazione tra imprese, la cui priorità d'azione non è la massimizzazione del profitto, la crescita illimitata, il concetto di mangiare o essere mangiati, ma la definizione di un sistema di relazioni sociali che costituiscono una delle principali fonti di ricchezza della portualità nazionale, e soprattutto per quanto ci riguarda, il rafforzamento in primis delle nostre cooperative. Segnalo, incidentalmente, che la nuova formulazione dell'art. 14 rafforzerebbe il ruolo del Ministero, coerentemente al fatto che, dalla definizione e dalle finalità che i Stn perseguono, deriva la necessità di una disciplina unitaria e nazionale dei medesimi servizi, ed estenderebbe l'ambito di operatività dei Stn anche alle piattaforme off-shore, aspetto, quest'ultimo, di particolare rilevanza.

Devo registrare che, per quanto al Senato il progetto di legge sia stato approvato all'unanimità, non sono mancati, nel corso della discussione generale interventi a sostegno dell'apertura del mercato dei Stn, spesso devo dire argomentati con considerazioni che scontavano una scarsa conoscenza della materia. Solo per citare un esempio, segnalo che qualcuno ha sostenuto che dalla liberalizzazione dei Stn sarebbero derivati benefici per l'erario. Ovviamente, chi ha sostenuto la liberalizzazione dei Stn non si è limitato ad affermazioni di principio nella discussione generale ma ha anche proposto emendamenti in tal senso orientati, che sono stati tutti respinti dall'Aula. Tuttavia: *Tale progetto di legge è passato poi all'esame della Commissione Trasporti della Camera, la quale, al fine di ottenere la sede legislativa, ha richiesto i previsti pareri delle altre Commissioni.*

Devo, purtroppo, registrare, nonostante l'intervenuta crisi di Governo sostanzialmente azzeri i lavori dell'aula, alcune difficoltà nell'auspicato iter del provvedimento, dal momento che, fra i pareri formulati dalle Commissioni Difesa, Finanze, Politiche Unione Europea, Ambiente e Agricoltura, nonché dalla Commissione bicamerale per le questioni regionali, alcuni contengono 'condizioni', vincolando, quindi, il parere favorevole ad alcune modifiche proposte. In particolare, la Commissione "Politiche Unione Europea" ha posto la questione relativa alla compatibilità della disciplina con cui si intenderebbe introdurre la prontezza operativa per il servizio di rimorchio con le disposizioni comunitarie in materia di aiuti di Stato.

Il tema, che qualcuno ricorderà essere stato sollevato anche da un oratore del nostro convegno di Ravenna, sembrerebbe pretestuoso, in quanto, operando il concessionario in regime di monopolio, è difficile comprendere in che modo il gettito tariffario derivante dalla prontezza operativa possa costituire un aiuto di Stato per il concessionario. A meno che non si voglia immaginare uno scenario in cui il concessionario del servizio di prontezza operativa è diverso da quello del servizio 'commerciale', scenario questo contrario a ogni logica di natura economica. La Commissione in questione non è fra quelle cosiddette 'filtro', quelle cioè il cui parere è vincolante; tuttavia il parere espresso è condizionato e pertanto sarebbe stata necessaria una sua rivisitazione per consentire il prosieguo dell'iter parlamentare del progetto di legge. La Commissione 'Ambiente' è, invece, intervenuta sulle disposizioni in materia di dragaggi contenute nel provvedimento, esprimendo dubbi sul contenuto e sugli effetti delle norme introdotte dal testo approvato dal Senato, sia sotto il profilo della tutela dei beni ambientali che su quello del rispetto delle competenze degli enti territoriali in materia urbanistica e, più in generale, di governo del territorio. La medesima Commissione ha richiesto al Presidente della Camera di volere considerare quella Ambiente come Commissione 'filtro', richiesta questa che, se accolta, avrebbe comportato la necessità

di introdurre modifiche al testo approvato dal Senato. In effetti, il progetto di legge avrebbe avuto la possibilità di diventare legge solo se la Camera avesse approvato il testo licenziato dal Senato. Vi ricordo inoltre che da fonti giornalistiche abbiamo appreso di proposte di modifiche all'art.14, il cui contenuto è del tutto in linea con gli emendamenti che Assoporti intendeva condividere con i firmatari dell'accordo del 2007 nel corso di un incontro svoltosi in Confitarma lo scorso 12 novembre. Si trattava, in particolare, di riconoscere alle Autorità Portuali una sostanziale autonomia nell'adozione delle tariffe dei Stn e nella determinazione di alcuni aspetti organizzativi legati, in particolare, all'obbligatorietà di tali servizi. Non avendo nessuna delle Associazioni firmatarie del richiamato protocollo del 2007 condiviso tale impostazione, l'incontro del 12 novembre non ha avuto alcun seguito. E infine permettetemi di esternarvi la mia profonda amarezza nel registrare un fallimento che si pensava impossibile dopo avere condiviso con le Organizzazioni sindacali, Confcommercio, Confindustria, con i firmatari dell'accordo Interassociativo e la stessa Ancip il risultato raggiunto al Senato sugli assetti normativi, opportuni per gli attuali e futuri bisogni della realtà portuale italiana, e prendere atto che dovremo ricominciare daccapo.

QUESTIONI EUROPEE E INTERNAZIONALI

Alcune brevi riflessioni sulle questioni europee e internazionali. A una recente iniziativa organizzata dalla Filt/Cgil a Genova, il presidente Guidi ha sostenuto di non ritenersi un euroscettico, ma un eurocritico; e da europeista convinto crede sia esiziale all'Unione questa sua conformazione che sta sempre più assumendo le sembianze di mostro mitologico dal corpo enorme e dalla testa microscopica. Ritiene pure che l'Unione europea sia strumentalmente usata, *come il lancio della palla negli spalti,* ogni qualvolta si verifichi un problema nazionale di complicata soluzione. E cita un esempio per tutti: *Il welfare è un lusso che non possiamo permetterci: ce lo dice l'Europa che ci impone di tagliare la spesa pubblica. Qual è allora la nostra prima reazione? Ma se l'Europa davvero ha l'obiettivo politico di distruggere i sistemi di welfare, allora questa non è la nostra Europa.*

Ma è qui che s'impone una riflessione. *È fuor di dubbio che l'Europa, Bce, Commissione, Fmi e la stessa Germania, hanno profonde colpe nella gestione politica di questa crisi dove soprattutto sono stati messi al primo posto gli interessi nazionali davanti alla solidarietà, e tutto questo viene giustamente percepito come il frutto di decisioni assunte in un luogo non democratico, fonte di burocrazia e austerità. Ciò posto non può essere tale inappropriata gestione affidata a questa classe dirigente un motivo valido perché si metta un freno ad uno straordinario processo di integrazione che, pur con tutti i suoi limiti, ha significato pace e coesione sociale. Credo che non ci siano più dubbi che la meta a cui bisogna tendere è la costruzione dell'Europa come vera patria di tutti gli europei. Un'unione politica, una federazione europea fatta di partecipazione e passione, di solidarietà e rispetto reciproco, di comunità e di civile convivenza. Ma questa analisi non mi esime dall'affermare che registro ancora una volta che i tecnocrati di Bruxelles sempre più prigionieri del dogma liberistico fondato sull'idea che il mercato sia tutto e lo stato un impiccio, continuano a non capire quanto l'economia debba essere davvero governata, e non soddisfatti delle risposte ricevute sul primo questionario - risposte che di fatto rischiano di infrangere il loro disegno - si sono lanciati in una 'seconda puntata' ancora più mirata e strumentale, contenente un ventaglio di possibili interventi in materia portuale tendenti ancora con più forza a destrutturare il sistema in essere. Tant'è che più di qualcuno li ha 'mandati a spigolare'.*

Altro tema. *Dai pochi mesi che sono trascorsi dalla nostra Assemblea di Trapani registriamo l'avvio del confronto in sede parlamentare della proposta di Direttiva in materia di concessioni. Si tratta di una questione che resta alquanto dibattuta, almeno a giudicare dal testo degli emendamenti presentati, alcuni dei quali, prodotti da vari gruppi politici, ne chiedono la reiezione. Credo sia indicativo per comprendere i principi che ispirano l'azione della Commissione, l'intervento che la rappresentante del citato Organismo comunitario ha fatto nel corso del dibattito sulla proposta di Direttiva in Commissione Trasporti del Parlamento Europeo. Nel progetto di parere elaborato dall'On. Wils (tedesca della Sinistra unitaria) - orientato a richiedere di respingere la proposta di Direttiva o almeno a eliminare il settore del trasporto dal campo di applicazione - è apertamente sostenuto che la proposta non nasconde un obiettivo di privatizzazione dei servizi, con lo scopo di dare un'alternativa alle autorità pubbliche, affinché queste possano scegliere di rivolgersi al settore privato.*

La medesima rappresentante ha ribadito in quella stessa occasione che i servizi di interesse generale sono inclusi nel campo di applicazione della proposta, senza alcuna eccezione. Se questo è il contesto, capite bene che le rassicurazioni fornite all'EBA nel corso di un incontro con un rappresentante della Direzione del mercato interno della Commissione Europea, non possono attenuare le nostre preoccupazioni, rappresentando la proposta di Direttiva, una volta approvata, uno strumento utile per poter riproporre, nella fase di recepimento nel nostro ordinamento, il ricorso alle concessioni per la disciplina dei Stn. Per inciso, ricordo che il citato rappresentante, sensibilizzato sui negativi effetti sulla sicurezza derivanti dall'estensione dell'applicazione della proposta di Direttiva ai Stn, ha chiarito che l'intendimento perseguito è solo quello di disciplinare in modo uniforme a livello comunitario l'istituto delle concessioni, ma non quello di imporle come strumento per la prestazione dei servizi.

Guidi poi informa che la settimana successiva all'assemblea Angopi di Pomezia la Commissione Mercato Interno del Parlamento Europeo voterà il progetto di relazione elaborato dall'On. Juvin, relatore del provvedimento; proposta che a inizio 2013 dovrebbe essere esaminata dall'Aula. *Frattanto, come accennavo, la Commissione Europea ha diffuso fra gli operatori e gli utenti portuali un primo questionario, teso a individuare gli elementi di criticità nei porti. I risultati hanno confermato quanto già era tutto sommato noto; i limiti infrastrutturali e gli appesantimenti burocratici condizionano negativamente l'attività dei porti e al contempo l'incidenza economica*

dei Stn in generale e di quello d'ormeggio in particolare è di scarsa rilevanza nella scelta di un porto. Considerato anche il fatto che il grado di soddisfazione degli utenti sui richiamati servizi era alto, ci si sarebbe aspettato che la Commissione Europea avesse concentrato i propri sforzi sulle criticità evidenziate dal questionario, evitando di interessarsi dei servizi portuali. Invece, forse perché considerati il ventre molle per i nostri più disparati modelli, ecco il secondo questionario, che stiamo compilando in questi giorni, volto a individuare, fra una serie di possibili interventi, quale gli utenti e gli operatori portuali ritengono più idoneo per migliorare l'efficienza dei porti con specifico ed esclusivo riferimento ai servizi portuali e al lavoro portuale. Allora dico che la radicalità di certe nostre risposte da noi preparate, all'atto della compilazione, sta proprio nell'esigenza che dobbiamo smetterla di avere paura delle nostre ragioni.

Si nota, infatti, la faziosità con cui il questionario è stato predisposto, essendo la struttura dello stesso concepita in modo tale da indurre l'intervistato a sostenere la bontà di misure tese alla liberalizzazione dei servizi portuali, ivi compresi quelli tecnico nautici e del lavoro portuale. Che le coordinate entro cui la Commissione si muove sono quelle della liberalizzazione è del resto confermato dal fatto che, essendo ancora aperti i termini per la compilazione del secondo questionario, il citato organismo comunitario, lo scorso 3 ottobre ha adottato l'«Atto per il mercato unico II», un documento che fa seguito al precedente «Atto per il mercato unico», pubblicato ad aprile 2011. Si tratta di un secondo quadro di azioni prioritarie (12 cosiddette "leve"), presentato dal Commissario Barnier, per il rilancio del mercato unico europeo.

Il documento riassume e annuncia una serie di proposte, legislative e non, che la Commissione si impegnerà a elaborare entro la fine del 2013 e che il Parlamento europeo e il Consiglio dovrebbero adottare in via prioritaria entro la primavera del 2014. Tra i vari settori esaminati è ricompreso anche quello del trasporto marittimo. A tal proposito, la Commissione, oltre ad annunciare un pacchetto di misure volto a ridurre gli oneri amministrativi cui è soggetto il trasporto marittimo intra-UE, richiama anche l'attenzione sui servizi portuali, preannunciano l'intendimento della Commissione a revisionare le restrizioni alla prestazione dei servizi nei porti.

Questo è ciò che avviene nelle sedi di Bruxelles. Mentre nell'ambito internazionale si è, invece, avviato una serie di contatti informali con l'International Maritime Organisation (IMO), allo scopo di verificare la possibilità di modificare una Circolare del 2005 in materia di formazione. *La questione è di particolare rilievo perché se riuscissimo a livello internazionale a fissare gli standard professionali per la categoria, potremmo poi operare perché quegli stessi standard siano trasfusi nell'ordinamento comunitario. In assenza di riferimenti internazionali è concreto il rischio che la definizione di standard europei per la nostra categoria, obiettivo questo assolutamente utile da perseguire, finisca per tararsi sui minimi oggi richiesti in qualche Stato Membro (Liverpool docet), vanificando gli sforzi che da diverso tempo stiamo compiendo per la nostra qualificazione professionale.*

FORMAZIONE

La formazione del personale è uno degli aspetti più curati e approfonditi in questi tempi dall'Angopi. Ma non soltanto dall'Associazione, poiché in generale gli stessi Gruppi ritengono fondamentale l'esperienza di lavoro e la formazione '*on the job*'. Pertanto: Al 'capitale umano', alla sua affidabilità e multi-professionalità, esperienza e specializzazione, l'Angopi intende far assumere progressivamente una valenza maggiore perché nel suo direttivo ritengono tale arricchito 'know how' un differenziale, un patrimonio importante destinato a far accrescere la tutela della funzione della categoria. La tendenza quindi è e deve essere quella di confermare anche in futuro figure ancor più professionalizzate e qualificate.

Tuttavia: *Non mi sfugge che nella nostra attività il fattore umano rimane ancora una caratteristica preponderante, gioca e giocherà un ruolo insostituibile. Nel maneggio dei cavi la componente manuale comporta una pratica e un'azione che il processo di automazione e di impiego di strumentazioni e mezzi sempre più sofisticati non possono realizzare. Ciò non vuol dire (e sarebbe inetto pensarlo) che il nostro specifico corso come tale, abbia qualità intrinsecamente taumaturgiche nel campo formativo. La nostra attività formativa non si svolge per imparare la pratica dell'ormeggio/battellaggio, si studia come elemento di un ideale programma che riassume e soddisfa tutta una serie di esigenze teoriche e pratiche che ci aiutano e ci esercitano ad analizzare e valutare in modo più attento, anche i fenomeni e i processi che continuamente si sviluppano attorno a noi.*

Ha quindi l'ulteriore scopo di abituarci a ragionare, evitando le astrazioni schematicamente calandoci nella vita reale immediata, che non è solamente rappresentata dalla pratica quotidiana del servizio ma è costellata di fatti e di dati di cui vanno colti gli aspetti generali e quelli particolari. Un insieme che si modifica nel tempo, che ha un divenire, non è solo staticità per cui ritengo che ultimato questo nostro primo ciclo, dovremo ancor più focalizzarci in questa direzione. Certo, come ho più volte sostenuto, non saranno brevi i tempi occorrenti per creare una forza lavoro che risponda alle caratteristiche individuate, ma noi dobbiamo perseguire con tenacia quest'obiettivo e con ostinazione aumentare i nostri sforzi. Capisco che per più di qualcuno questo impegno è molto faticoso. Si tratta di un tirocinio che richiede un impegno oltre che mentale, anche muscolare-nervoso. Il risultato, acquisito con lo sforzo, la sofferenza e l'impegno, va comunque socializzato ed è in questo senso che trova la sua giustificazione il coordinamento di ieri pomeriggio, chiedendo ai Tutor di mettere le loro idee al servizio della categoria, in quanto è solo attraverso un serio confronto e la condivisione delle fatiche, delle esperienze e delle competenze che si possono implementare i percorsi più efficaci.

CODICE ETICO

Il presidente di Angopi, Cesare Guidi, ne è certo, avendolo già osservato in precedenti incontri con i colleghi ormeggiatori e barcaioli. Afferma che gli sforzi fatti dalla categoria per il 'buon lavoro' hanno prodotto ottimi risultati, apprezzati non solo al suo interno. Ma ammonisce

dicendo che tali risultati possono, però, essere vanificati se non si provvederà presto a dotarsi degli strumenti utili anche al 'buon governo'. Pertanto, c'è necessità di predisporre quanto necessario perché, chiarisce, obiettivi di facile e immediato guadagno non portino a gestioni dei Gruppi, attuate in palese contrasto con la normativa vigente. *Sto parlando della necessità di dare pratica applicazione anche per la nostra categoria alle disposizioni contenute nel Decreto Legislativo n. 231, dell'8 giugno 2001, contenente la «Disciplina della responsabilità amministrativa delle persone giuridiche, delle società e delle associazioni anche prive di personalità giuridica», provvedimento che ha introdotto nel nostro ordinamento una forma particolare di responsabilità amministrativa in capo agli Enti a seguito dell'accertamento di reati commessi nel loro interesse.*

Il legislatore non si è però limitato a collegare la colpa dell'Ente al mancato rispetto di un generico dovere di vigilanza, ma ha compiuto un passo ulteriore, riempiendo tale dovere di specifici contenuti. All'Ente, in sostanza, viene richiesta l'adozione di modelli organizzativi volti ad impedire, attraverso la fissazione di puntuali regole di condotta, la commissione di determinati reati. Tale modello è noto con il termine di Codice Etico e, affinché operi l'esenzione della responsabilità, occorre verificarne la sua idoneità a prevenire reati e l'efficacia delle modalità con cui viene attuato. Pertanto, l'adozione di un modello di organizzazione e gestione costituisce un'opportunità che il D.Lgs. 231/2001 attribuisce all'Ente – nel nostro caso all'Associazione e ai Gruppi – finalizzata alla possibile esclusione della sua responsabilità. La mancata adozione del Codice Etico, espone l'Ente ad un giudizio di scarsa diligenza nella prevenzione dei comportamenti illeciti con conseguente verosimile affermazione di responsabilità.

Guidi non si sofferma sulle caratteristiche che il modello deve soddisfare, essendo la norma in vigore da numerosi anni ed essendo, quindi, già stati elaborati diversi Codici etici che possono costituire un utile riferimento anche per la categoria. Peraltro, ricorda, che il collega Gianni Puglisi, coordinatore della specifica Commissione, ha già iniziato un lavoro che una volta socializzato e condiviso può essere uno strumento utile tanto per l'Associazione quanto per i Gruppi. *Voglio inoltre portare alla vostra attenzione il fatto che un presupposto per il buon funzionamento del Codice Etico è l'introduzione, aspetto questo molto delicato, di un sistema sanzionatorio-disciplinare che garantisca il rispetto delle misure in esso indicate. Di qui ancora una volta emerge la nostra peculiarità, essendo il potere sanzionatorio comunque in capo alle Capitanerie di Porto. Dobbiamo quindi capire, se e in che modo, l'elaborazione del modello dovrà comportare l'eventuale coinvolgimento del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e dei suoi comandi periferici. Giova inoltre rilevare che in ogni modo dovrà essere garantito un compito di vigilanza sul funzionamento e aggiornamento del Codice Etico prevedendo di affidarlo ad un organismo dell'Ente, da definire, e comunque dotato di autonomi poteri di iniziativa e di controllo. È forse questo l'aspetto particolarmente delicato, a cui la Commissione lavoro dovrà prestare particolare attenzione per individuare il soggetto a cui attribuire il compito di vigilanza, avendo a mente il fatto che la norma ne identifica le funzioni ma non la struttura e la composizione. Occorrerà, pertanto, darne pratica applicazione individuando la soluzione che meglio si attaglia agli interessi della categoria, fermo restando, naturalmente, il puntuale rispetto del D.lgs. 231/2001.*

FUSIONI TRA GRUPPI

Argomento senza dubbio complesso da elaborare e di ostica applicazione per molteplici, disparati motivi, la fusione tra Gruppi è ritenuta da Cesare Guidi un passo essenziale per la sopravvivenza di talune realtà, pressate dalle richieste di contenimento dei costi provenienti dagli utenti. Lo paragona, come importanza, agli sforzi compiuti in anni recenti ai temi di formazione, contratto specifico per la categoria, sistema qualità, investimenti in mezzi, strumenti e sedi: ovvero per tutto ciò che si rivolge all'incremento produttivo, riconosciuto ed apprezzato dall'utenza. Ma che, nonostante ciò, di fronte *agli attacchi a cui la categoria è sottoposta* inducono il presidente di Angopi a pensare *che quello che abbiamo finora fatto, per quanto importante e credo unico nel panorama nazionale e comunque nell'arena portuale, non è ancora sufficiente.* E che, pertanto, la sua esperienza maturata in anni di partecipazione associativa gli abbia fornito la consapevolezza *che solo il tempo mette in movimento forze centripete che finiscono per vincere le resistenze periferiche. Infatti, credo che a livello nazionale l'impegno e lo sforzo per la realizzazione dei citati obiettivi abbia registrato una aggregazione partecipata e convinta che però non trova sempre la stessa coerenza a livello locale dove a volte si presentano delle difficoltà.*

Quali che siano i motivi delle difficoltà, giustificabili o meno, ciò avviene anche con le *troppo spesso annunciate ma finora raramente realizzate* fusioni fra Gruppi, magari nell'intento *di difendere interessi particolari a discapito di quelli generali*. Al che Guidi si domanda: *Ma qualcuno è ancora convinto di salvarsi utilizzando esclusivamente il metro dell'inflessione di parte?* Rispondendosi:No! *Nessuno si salva da solo, nessuno può stare bene davvero, se gli altri continuano a stare male. Non possiamo contrabbandare nei nostri convegni il valore della cooperazione, della solidarietà, denunciare l'aberrazione della massimizzazione del profitto per poi scadere peraltro, nel più pernicioso dei tornaconti. No davvero. Vi ricordo che sono troppe le sollecitazioni provenienti da diverse fonti (norme, segnalazioni, ricorsi in sede giudiziaria, questionari, ecc.) per poter pensare che il modello finora costruito, per quanto efficace, possa resistere. Occorre anticipare i tempi, creare le condizioni perché ci si renda conto che non esistono organizzazioni economicamente più convenienti di quella offerta dai Gruppi. La strada quindi, non può essere più quella dei recinti, ma al contrario deve essere quella di una crescente integrazione costruita con ponderazione e lungimiranza. L'evoluzione dei tempi è così rapida che è concreto il rischio che le stesse fusioni non siano di per sé sufficienti e occorrerà andare oltre, realizzando sinergie e l'offerta di una più vasta gamma di servizi.*



CONCLUSIONI
(E UN INCISO FUORI SEQUENZA)

I dati Istat per il 2013 confermano che l'effetto recessivo delle politiche economiche è molto profondo e avrà un effetto moltiplicatore. Avviandosi a concludere, il presidente dell'Associazione degli ormeggiatori e barcaioli italiani usa il detto popolare *Ci si sta restringendo la coperta* per sottolineare le perduranti difficoltà che attanagliano gran parte degli italiani. *Ci si sta restringendo la coperta, ed è una situazione che non nasce certamente oggi con il governo Monti, di cui dobbiamo averne chiara contezza per adeguare sempre più le strategie, le linee da mettere in campo. Un dato è certo: in questa congiuntura aver realizzato il rinnovo tariffario, una boccata di ossigeno, soprattutto per chi versa in situazioni di vero declino; penso trattasi del risultato più importante che potevamo raggiungere, poiché se l'economia rallenta non si può pensare che la nostra generale condizione migliori.*

Infine, i ringraziamenti del presidente Guidi al pubblico per l'attenzione mostrata nonché a ognuno dei suoi collaboratori della sede dell'Associazione, ai consulenti, ai membri delle varie componenti dirigenziali che lo affiancano, ai responsabili dei gruppi di lavoro … Insomma un grazie a coloro che a vari livelli e sotto svariate incombenze contribuiscono al dinamismo dell'Angopi. Dinamismo Angopi che ha ispirato al suo presidente l'inciso pubblicato qui sotto, anche se nella realtà della relazione era inserito tra gli argomenti che la componevano.

Sfugge, forse a taluno, la nostra «instantia quotidiana», il cruccio di ogni giorno che grava su di noi, e non considera che in Angopi si affrontano le incombenze della gestione e della vita Associativa e cioè: rappresentanza, questioni giuridiche, i problemi di politica economica e sociale, … per le quali occorre coraggio, energia, pazienza e tenacia. Giova inoltre ricordare che vengo da un'esperienza storica svolta sulle banchine e nel porto e che di questa storia sono oggetto e soggetto insieme e che mi soccorre il carattere tenace che mi deriva dalla vita in mare e dall'impegno a bordo. So di non avere abilità particolari, vi sono uomini molto più abili di me, più accorti, più addestrati nel confronto dei numeri posso solo dire che quando mi ci metto, mi ci metto davvero con una stella polare ben precisa: la rappresenta di tutta la categoria, il che comporta affrontare soluzioni poliedriche che tengano conto dei tanti i fattori cercando le convergenze e i risultati dal significato concreto.

[…] credo giovi sottolineare che la razionalizzazione dei costi e la ricerca di economicità non è una prerogativa solo nostra ma è rincorsa da più parti. Forse convinti di essere degli ipergarantiti di 'moto accelerato perpetuo' non ci rendiamo conto che una delle ragioni per la quale questa categoria ancora sopravvive è perché insieme abbiamo saputo inseguire e realizzare obiettivi che hanno rafforzato il nostro ruolo – certamente assieme al valore supremo e irrinunciabile della efficienza e funzionalità espressa da tutti voi nella quotidiana attività – crescendo sul piano qualitativo, formativo, sociale, politico, razionalizzando quello economico, assieme ad una forte capacità di rappresentanza e di autorevole prestigio tant'è che in molti casi siamo presi a riferimento. Allora mi pare che un qualche merito questo gruppo dirigente lo abbia.

E riprendendo il quadro freddo e asettico dei numeri relativo alla nostra generale situazione voglio anche dire che stiamo difendendo circa 900 posti di lavoro, computando

in tale valore gli impiegati amministrativi, i tecnici dell'officina e i temporanei assunti in sovrannumero per coprire situazioni particolari e/o di sperimentazione per nuove attività.

In un quadro come quello in cui ci muoviamo cioè di fronte ad una vera tempesta, (Il Pil è in caduta libera –2,3%; disoccupazione all'11,4%; il debito pubblico continua a crescere ha superato il 126%, mentre ombre sinistre si allungano sulla sanità pubblica, solo per ricordare alcuni dati macroeconomici) realizzare un sostanzioso fatturato, pagarci la formazione, perseguire e realizzare in diversi casi un piano di ammodernamento e di ampliamento della flotta, che sono non certezze ma indubbiamente migliori garanzie per un sempre più incerto futuro e aggiungiamoci pure l'assistenza sanitaria integrativa, se questo è parte di ciò che insieme abbiamo realizzato e nonostante tutto continuiamo ad essere prigionieri di fantasmi malamente e fiaccamente formati: o siamo miopi, con una mente ammucchiata di letture frettolose e smozzicate, imbevuti di teoriche male intese e mal digerite, o più semplicemente siamo sciocchi.

Io sono molto soddisfatto dell'intero gruppo dirigente che rappresenta l'Associazione e con i quali sto lavorando ormai da anni gomito a gomito, li vedo sempre meno imbevuti di filosofia idealista, in quanto si sono e si stanno continuamente foggiando di un sano pragmatismo che certamente contribuisce alla realizzazione dei nostri programmi. Poi tornano nei rispettivi Gruppi di appartenenza cercando di contemperare, inquadrare e coordinare quelle che sono le esigenze e gli interessi generali alle proprie specificità e richieste. Ed è giusto che sia così.[...]

Non nego che come Associazione sempre più frequentemente siamo investiti da esigenze di contenimento tariffario soprattutto da parte di chi, nonostante la crisi, investe gettando la sfida oltre all'ostacolo, attivandosi per sviluppare traffici nuovi ed aggiuntivi. E per questa sfida chiede da parte di tutti gli attori interessati di giocare la partita insieme. Guardate dopo attenta riflessione ho maturato il convincimento, definito in un quadro di regole chiare, che come servizio di interesse economico generale abbiamo degli obblighi ed è un nostro preciso compito servire il bene della collettività. La nostra quindi, si deve sempre più caratterizzare come una attività economica al servizio al bene comune.

Al riguardo una riflessione particolare meritano le finalità che la diretta partecipazione agli Organi dell'Associazione perseguono. Come dicevo la presenza a questi nostri lavori assembleari e dello stesso Consiglio Nazionale costituiscono un momento di riflessione sull'evoluzione del contesto in cui i Gruppi operano e di condivisione delle scelte strategiche per la categoria, senz'altro funzionale ad accrescere la consapevolezza delle criticità da fronteggiare e degli strumenti per affrontarle.

Ancora più orientata a questo obiettivo è la partecipazione al Consiglio di Presidenza, per la maggiore frequenza con cui tale Organo è convocato e per il più rilevante approfondimento delle varie tematiche che la presenza di un numero più contenuto di partecipanti indubbiamente consente. Non è un caso che fra le modifiche che sono allo Studio della Commissione lavoro sullo Statuto, vi è quella di prevedere una logica di alternanza al termine di un determinato numero di 'consiliature', ferma restando l'insostituibile partecipazione dei Gruppi più importanti. Il tutto è, come detto, finalizzato a formare una classe dirigente in grado di assumersi le responsabilità che la carica coperta nell'ambito del Gruppo di provenienza comporta, supportata da una capacità di analisi e di conoscenza delle questioni che dovrebbe differenziarla da chi non partecipa direttamente all'attività associativa e, conseguentemente, dotarla della competenza per poter motivare le scelte fatte. [...] La partecipazione del Capo Gruppo all'attività associativa e la costante e assoluta disponibilità dell'Associazione a fornirgli ogni supporto, lo dota degli strumenti utili per decidere per il bene del Gruppo stesso, ai cui componenti resta, naturalmente, il giudizio del suo operato al termine del mandato.







Il saluto a Figliomeni

Parla Cesare Guidi, presidente di Angopi. *Innanzi tutto confesso un mio grande peccato, perché già da tempo in Angopi avevamo detto di ricordarci di Vito, è importante…,* ossia, della discesa in pensione di Vito Figliomeni. *Ma poi, preso dal ritmo frenetico dei momenti, dalla turbolenza dei problemi, l'avevo rimossa. Sino a che quando l'altra sera vidi Antonio* (il successore di Figliomeni alla guida del Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Trapani, nonché dei porti di Marsala e di Mazara del Vallo, ndr.)*, ed ebbi un tonfo: "Ma Vito?" "Non ti preoccupare, è tutto organizzato", fu la risposta di Antonio. "Vito Viene e quindi sarà presente". Ed eccolo Vito, a cui tengo molto conferire questa piccola testimonianza. Vedete, Vito non è un cosiddetto spaccamontagne; tutt'altro: ha un carattere mite, paziente, tutte le cose che lui fa le compie con ponderazione, con parsimonia, senza mai esagerare. Però, secondo me, ciò che conta è lasciare una testimonianza del nostro passaggio; è chiaro che la vita lavorativa ha un suo momento di inizio e ha una fase di fine: è in quest'ultima fase importante consegnare il testimone, così come lui ha fatto nei confronti del suo Gruppo e nello specifico di Antonio. Ma ciò che conta è lasciare un segno del nostro passaggio: quello è ciò che resta!*

Chi crede nell'immortalità è la; chi forse ha una visione un pò più laica diventa molto importante lasciarla.

E di Vito Figliomeni mi piace ricordare lo straordinario successo che abbiamo avuto con l'assemblea di Trapani e il lavoro profuso, assieme a Giovanni Bevilacqua, perché tutto si realizzasse nel migliore dei modi. Ecco, io continuerò a conservare questa memoria di te, di una brava persona, mai sopra le righe. Ho conosciuto un amico a cui, per la sua straordinaria appartenenza e partecipazione a questa categoria e a nome di questa intera categoria consegniamo questa medaglia, che diamo solo a chi la merita, e tu sicuramente sei uno di questi.









Nelle foto: Vito Figliomeni festeggiato da Cesare Guidi, dal successore capogruppo di Trapani e assieme alla moglie





Con i responsabili dei Gruppi di lavori sempre chiamati e introdotti da Gianni Puglisi, la prima delle relazioni tecniche riguarda l'Istruttoria tariffaria, presentata da Francesco Schiavon, capogruppo degli ormeggiatori del porto di Venezia. Preciso nell'esposizione e mostrando particolare abilità nel districarsi tra le panie della materia, Schiavon ha innanzi tutto riportato le iniziali perplessità sull'opportunità di presentarsi all'istruttoria, derivate dal difficile periodo incontrato da porti e armamento nonché dal sopravvenire del break politico. Perplessità infine superate, grazie all'atteggiamento favorevole alla categoria mostrato dagli armatori. Tra i vari temi affrontati al ministero delle Infrastrutture e Trasporti, si è parlato anche delle 'autostrade del mare' ***(vedi anche la relazione di Cesare Guidi)***, mentre particolare accento Schiavon lo riserva alle verifiche delle autorità riguardo la formazione dei costi: in ben 31 porti, con la ferma intenzione di entrare fin dentro al merito dei dati anche attraverso relazioni scritte.
Complimentandosi - e ringraziando - 'le ragazze' dell'Associazione per il surplus di lavoro cui sono chiamate a svolgere per il suo gruppo di lavoro, Schiavon passa la parola a Simona Mattei, dell'ufficio Angopi, affinché trasmetta all'assemblea informazioni riguardo specifiche 'voci' riguardanti l'istruttoria tariffaria: una serie di elementi essenziali che in stragrande maggioranza debbono essere tempestivamente forniti all'Associazione dai singoli Gruppi, per essere poi inseriti laddove lo debbono con circostanziata meticolosità. Pertanto, ripetendo un ammonimento fatto da Schiavon. Se dovesse avvenire che un Gruppo ritarda ad inviare ad Angopi le informazioni che lo riguardano, la brutta figura non la fa il Gruppo inadempiente, bensì l'Associazione, che rappresenta tutti; e non è bello che la colpa di uno ricada su tutti quanti.
Le succede il capogruppo degli ormeggiatori e barcaioli del porto di Napoli, per quanto concerne il Contratto collettivo nazionale di lavoro, di cui è relatore. Antonio Di Bernardo è sintetico. Informa che il 28 novembre si è riunita la commissione tecnica - ma senza utenza - per valutare il protocollo delle proposte per rinnovare il contratto di lavoro. Proposte, tra quella di Ministero, Assoporti e utenza comportante la richiesta di mobilità per la categoria. Poi, è la volta di Giorgio Pilara, capogruppo degli ormeggiatori e barcaioli del porto di Civitavecchia, relatore del Corso di formazione e qualificazione professionale di categoria (a seguire, ampi stralci della sua relazione). Quindi, la parola al presidente del Collegio sindacale, Stefano Tricoli, capogruppo degli ormeggiatori del porto di Ancona. Che procede all'esame della situazione economica - finanziaria dell'Associazione, ponendo in luce il suo positivo andamento. Chiamandosi al podio è la volta di Gianni Puglisi, capogruppo degli ormeggiatori del porto di Taranto, ma qui in veste di presidente del collegio dei probiviri, oltre che di presidente dell'assemblea. E che in quest'ultimo incarico si complimenta per la numerosa partecipazione ai lavori assembleari, soprattutto dei giovani che, già dal giorno precedente, alla riunione dei tutor, avevano mostrato grande partecipazione e grande apprezzamento per il corso approntato dalla Thesi per la categoria.
Si sofferma poi sul Codice etico, prossima tappa dell'itinerario Angopi, verso un ulteriore avanzamento della categoria. Ma in quale modo procederà il cammino della formazione

di tale Codice? Ne accenna qualche passo. Intanto il gruppo di lavoro formato ad hoc effettuerà l'analisi di tutta la struttura organizzativa e individuerà la ragione d'essere di tutte le parti con cui si è quotidianamente in contatto. Si prevede poi, una discussione interna per individuare i principi etici generali da perseguire. Quindi, una consultazione fra tutte queste parti interessate per la condivisione dei principi etici generali con gli stakeholder ***(portatori di interessi: ossia soggetti influenti nei confronti di una iniziativa, in questo caso riferita a quella dei principi etici della categoria degli ormeggiatori e barcaioli, ndr)***, l'adeguamento alle procedure stabilite... Logicamente, ci saranno vari passi da compiere e ciò sarà fatto col tempo. Ma non nasconde la sua convinzione che con l'impegno di tutti la categoria arriverà a dotarsi di questo validissimo strumento. Ossia, a prevenire che persone attinenti all'Associazione e ai Gruppi si comportino in maniera non confacenti al loro ruolo. Termina ponendo in guardia i colleghi posti di fronte a crisi portuali, sempre dietro l'angolo, come inaspettatamente avvenuto proprio a Taranto. Crisi che possono erodere le abituali fonti di guadagno, ma che possono essere in parte salvaguardate non rifiutando attività alternative, ovviamente rientranti nella sfera ammessa alla categoria.

Invita quindi il professore, avvocato Francesco Munari - un altro esperto consulente di Angopi - ad esporre il proprio pensiero all'assemblea ***(più oltre integralmente riportato)***, prima di avviare il previsto dibattito. O meglio, prima di dar voce a un intervento di Salvatore Giorico, presidente degli ormeggiatori di Oristano, così sviluppato. Tralasciando ringraziamenti e complimenti per la relazione del presidente Cesare Guidi *(che mi fa spaziare con voli pindarici di ogni genere, ma con un discorso molto realistico e comprensibile)*, si sofferma sul rinnovo tariffario. *Prima di andare al rinnovo tariffario, immaginavo una vignetta umoristica: Cesare Guidi con una mano così e con l'Assoporti dall'altra parte che ragionava in termini completamente differenti, del tipo: 'il mio borsello è pieno di ragnatele'; per cui vedevo Guidi che chiedeva e gli altri che gli rispondevano: 'ma se non ho niente da darti, che cosa vuoi?'. Dopo di che mi sono ritrovato ad essere uno dei porti sorteggiati per la verifica; e neanche a farlo apposta, anche la prima verifica della sessione. E là ho cominciato a vedere che, in realtà, il poveraccio che chiedeva non c'era: c'era, invece, una équipe* **(di Angopi, ndr)** *che con piglio e con padronanza del loro essere seduti a quel tavolo dettavano le regole del gioco; e non erano intimoriti da chi avevano di fronte, ma erano là per spiegare a quelli che erano di fronte: 'guardate che i nostri associati sono persone serie; sono venuti qua a documentare quello che voi avete chiesto e, come contraltare, noi vi stiamo proponendo una cosa che sicuramente è per la categoria quello che ci vuole per tenerla in piedi, ma tenerla in piedi in termini decorosi. Noi abbiamo fatto il massimo degli sforzi per poter soddisfare le esigenze dell'utenza, tocca a voi adesso premiare questi sforzi, dandoci la possibilità di avere qualità e servizio adeguato a quello che voi pretendete'. E questo naturalmente si trasforma in un incremento tariffario, o in un decremento, a quanto pare, a costo zero, che soddisfa quei porti che stanno là un poco boccheggiando e quegli altri che comunque vogliono vedere riconosciute le giuste professionalità e la giusta remunerazione.*

Proseguendo le proprie notazioni sulla relazione d'apertura del presidente di Angopi *(che mi sono proprio gustato appieno)* Giorico è stato colpito dalla frase: attività 'economica al servizio del bene comune'. Ma cosa significa questa frase? *Significa che il presidente Guidi, nelle sua immaginazione della categoria, vede il servizio degli ormeggiatori come un servizio utile all'utenza, utile alle professionalità degli stessi, utile alla società in cui noi viviamo. E questo lo ha tradotto con un'altra frase, più o meno simile: partendo dalla civile convivenza europea, smettere di avere paura per sostenere le proprie ragioni. Noi non stiamo chiedendo alcunché a nessuno; stiamo presentando il nostro servizio al meglio, ed è un servizio per il bene comune: è un servizio allo Stato in quanto salvaguardiamo le banchine; è un servizio all'utenza perché diamo un servizio preciso e puntuale, perché loro non perdano tempo, ma anzi utilizzino al meglio le nostre forze-lavoro. È quindi chiaro che le nostre ragioni sono anche quelle di essere sempre efficienti, sempre pronti e sempre tutelati in tutti i settori, ma soprattutto in quello della nostra preparazione professionale. Perché parlo della nostra preparazione professionale? Perché la categoria, a torto o a ragione, per quello che è stato il passato, veniva indicata come categoria poco scolarizzata, molto brava e pronta nel lavoro manuale, ma poco pronta e poco spigliata nell'avvertire i cambiamenti della società, quindi nell'aggiornarsi e migliorarsi in termini professionali, che non vuol dire solo usare le mani, ma vuol dire usare anche il cervello e usarlo bene.* Salvatore Giorico conclude con un'altra frase di Cesare Guidi che gli ha precisato *la dimensione di questa categoria*, portata al meglio dal suo direttivo: è quella per cui*: nessuno si salva da solo.* Il presidente degli ormeggiatori di Oristano la fa propria. *È vero!, basta un piccolo foro in una barca per riempirla di acqua; basta una falla piccola in qualsiasi porto perché essa venga utilizzata per demolire un'intera organizzazione.* Poi riprende*, per dire una piccola cosa sul porto di Oristano* e dei vari porti sardi. *Il porto di Oristano oggi ha visto un decreto ministeriale che lo riconosce come porto rifugio, per cui è uno dei pochi punti della nostra Italia che viene considerata porto-rifugio di tutte le navi che vogliono approfittarne per piccoli lavori di rimessaggio, o cose di questo genere. E poi, purtroppo, non siamo ancora addivenuti ad una conclusione di quella che era la zona franca integrale per la Sardegna. Zona franca integrale che porterebbe a tutti i porti della Sardegna dei grandissimi benefici; e siccome lo Statuto speciale della Regione sarda del 1948 prevede l'inclusione della Sardegna nell'Unione europea come zona franca, ma questa inclusione decade a giugno 2013, io faccio appello ai porti della Sardegna affinché la Regione sarda possa legiferare per non far decadere la zona franca.*

Ma ecco le conclusioni dei lavori da parte del presidente Guidi. Eccole in pillole, non necessariamente in ordine cronologico di esposizione.

Saltando a piè pari i riferimenti del presidente Guidi e le sue precisazioni su istruttoria tariffaria, contabilità, assemblea Eba di Santorini e altri argomenti, ci si addentra qui nell'istituto della Mobilità, chiudendo il virtuoso cerchio iniziato dalle prime parole del resoconto della sua relazione d'apertura. Il presidente di Angopi ritiene la mobilità un problema di non poco conto. Da più parti si sollecita la categoria a disciplinare tale istituto. Pertanto, riflettendo bene, pensa che ormeggiatori e barcaioli dovrebbero avere nel loro Dna *quel*

valore supremo fatto di mutualità, di solidarietà, di dare una mano a quello che cade per terra e non affossarlo di più. Crede altresì che la mobilità non sia più rinviabile, benché comprenda anche che essa sia uno strumento che possa creare qualche difficoltà. *Ma obiettivamente, se siamo chi siamo e se siamo arrivati qui è perché abbiamo sempre fatto nostri questi valori: valori sui quali non possiamo derogare!* Ma per favorire la mobilità *occorrono figure professionali corrispondenti.* Ossia, se in un determinato porto si è aggiornati, se si è fatta tutta la serie di attività formative richieste ad ormeggiatori e *barcaioli, e loro, ovviamente hanno seguito il corso Thesi*, la mobilità è più facile: *come posso io mobilitare qualcuno che non ha fatto assolutamente nessuna pratica in una realtà così avanti, magari certificata Iso, anzi di Sistema integrato?* Quindi, *non è un qualcosa da affrontare ipso-facto, ma è un qualcosa che dobbiamo assolutamente disciplinare, ma con tutti quei passaggi necessari al fine che non sia traumatico.* Ed è davvero tutto.

Schiavon



DiBernardo



Tricoli



Puglisi



Giorico



Gli INTERVENTI



Io sono consapevole che dopo questa relazione, così completa e così esaustiva di tutti i temi di grande attualità che stiamo vivendo, non sia assolutamente necessario e nemmeno utile aggiungere una parola relativamente al merito. Credo che stiamo passando un momento epocale; e credo che dobbiamo essere pronti a qualsiasi tipo di ipotesi e soluzione che ci vengono indicate e proposte, ed avere argomenti fermi al fine di mantenere e di conservare tutto il patrimonio in termini di esperienza e di organizzazione che abbiamo conservato durante questi ultimi anni.

E quindi è con questo auspicio che ringrazio dell'invito e dell'opportunità che mi avete dato; ringrazio tutta la presidenza e in particolare, consentitemi, Cesare Guidi che è stato così chiaro e sintetico nella sua esposizione; e che ha pertanto permesso a tutti quanti noi di ricordare i passaggi che dobbiamo affrontare per mantenere unita e sempre più importante l'Associazione e il ruolo di questa categoria. Grazie e auguri a tutti.



Questionario a senso unico

Colleghi buongiorno. Come al solito il mio intervento, di informativa sull'attività Eba, si dividerà nei due aspetti principali, uno sulla nostra attività con Parlamento europeo e Commissione, l'altro sull'attività di EBA. È l'esordio dell'informativa di Alessandro Serra, presidente del Gruppo Antichi Ormeggiatori del porto di Genova, ma pure rappresentante dell'Associazione nazionale Gruppi ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani presso l'European Boatmen's Association, l'associazione europea degli ormeggiatori, coadiuvato da Lorenzo Paolizzi, segretario generale di Angopi. *Dopo l'assemblea di Trapani abbiamo continuato a seguire come associazione Eba due delle direttive in discussione presso le istituzioni europee, che ci riguardano più direttamente.*

Sulla Direttiva sulle concessioni, rileviamo che il documento elaborato dall'on. Philippe Juvin, relatore della proposta di Direttiva , non contiene significative modifiche rispetto al testo elaborato dalla Commissione, salvo una disposizione in materia di esclusione dal campo di applicazione, che potrebbe interessare la nostra categoria, ma la cui formulazione, però, è incoerente rispetto alla relazione tecnica di accompagno. Al riguardo, sono in corso approfondimenti con gli assistenti del relatore per comprendere l'esatta portata della disposizione.

Inoltre, sempre in merito alla Direttiva concessioni, abbiamo incontrato un rappresentante degli Uffici della Direzione Generale Mercato interno e Servizi, direttamente coinvolto nell'elaborazione del testo della proposta di Direttiva sulle concessioni. A quel rappresentante abbiamo manifestato le preoccupazioni della categoria per il contenuto di questa proposta di Direttiva, evidenziando i negativi effetti sulla sicurezza della navigazione in ambito portuale e dell'approdo derivanti dall'estensione del suo campo di applicazione ai servizi tecnico-nautici. Sul punto, il rappresentante della Commissione ha chiarito che l'intendimento che il citato organismo comunitario persegue attraverso la proposta di Direttiva è solo quello di disciplinare in modo uniforme a livello comunitario l'istituto delle concessioni, ma non quello di imporle come strumento per la prestazione dei servizi. Le rassicurazioni fornite, non attenuano, però, le nostre preoccupazioni sul contenuto della proposta di Direttiva, costituendo la stessa, una volta approvata, uno strumento utile per poter riproporre, nella fase di recepimento nel nostro ordinamento, il ricorso alle concessioni per la disciplina dei servizi tecnico-nautici.

Sulla direttiva 'servizi portuali', abbiamo avuto un incontro con Dimitrios Theologitis, capo dell'Unità 'Trasporti marittimi e politica portuale' della Direzione Generale Trasporti della Commissione Europea, che ci fornito alcuni dettagli sul questionario sui porti, sul quale come avevo esposto a Trapani nutrivamo più di qualche perplessità. Theologitis ci ha sottolineato la particolare importanza attribuita dalla Commissione, al questionario, utile secondo lui a individuare possibili interventi in materia portuale da effettuare anche dopo le valutazione delle amministrazioni, degli operatori e degli utenti dei porti (stakeholder [**ovvero portatori di interessi: ossia soggetti influenti nei confronti di una iniziativa, in questo caso riferita al questionario, ndr**]). *A seguito di queste osservazioni, Angopi, ha predisposto un format di risposte al questionario, che ha consentito a tutti noi, ad ogni Gruppo di rispondere per l'appunto, come stakeholder, entrò il 20 agosto.*

Abbiamo incontrato nuovamente Theologitis, in qualità di oratore della Tavola Rotonda a Santorini organizzata dall'Eba, e mi permetto di dire, brillantemente moderata dal nostro segretario generale, Lorenzo Paolizzi, sul tema della sussidiarietà in relazione alle previste modifiche normative che a livello europeo interesseranno i porti. Theologitis nel suo intervento ha delineato i principi informatori di un'eventuale normativa comunitaria, e con riferimento ai servizi tecnico-nautici ha ribadito per l'ennesima volta, che si sostanzierebbero nella definizione di standard professionali e formativi e nell'identificazione degli oneri di servizio pubblico.

Finalmente il 25/26 settembre si e tenuta a Bruxelles una imponente conferenza, la Conferenza sui porti, organizzata

per esporre gli esiti del questionario. Sono state due giornate intense, nella prima si è tenuta la sessione plenaria, dove per l'appunto sono stati presentati i risultati del questionario compilato anche dai Gruppi, che, come anticipatoci da Theologitis nel corso del suo intervento a Santorini, hanno evidenziato un sostanziale apprezzamento da parte degli utenti del servizio di ormeggio per le modalità e i costi con cui questo è prestato e la scarsa incidenza che il servizio stesso ha nella scelta di un porto.

Nella seconda giornata, si sono svolte sessioni tematiche, e in quelle a cui abbiamo partecipato è emersa in linea generale, una certa contrarietà dei Paesi nordici alla proposta di Direttiva in materia di concessioni e per ciò che ha riguardato più direttamente noi, una differenziazione sulla natura dei servizi tecnico-nautici in ambito europeo, essendo, in particolare, stata condivisa tanto dagli utilizzatori quanto dai prestatori la natura prettamente commerciale del servizio di rimorchio. Con riguardo al servizio di pilotaggio, l'attenzione è stata concentrata sul PEC **(Pilotage Exemption Certificate, l'esenzione che un comandante può ottenere per la propria nave in alcuni paesi europei, ndr)**, *mentre poco rilievo è stato dato al servizio di ormeggio, anche per effetto di un intervento certamente non brillante del Presidente EBA nella sessione tematica dedicata ai servizi tecnico-nautici. Il Direttore Generale della DG Move (Mobilità e Trasporti), Mattia Ruete, ha concluso i lavori, anticipando un nuovo questionario, attraverso il quale sarà sottoposto alla valutazione dei soggetti interessati un ventaglio di interventi sui servizi portuali, sull'efficienza dei porti e sul lavoro portuale, allo scopo di verificare l'esigenza di un intervento comunitario sulle richiamate materie e, se del caso, definirne la relativa natura.*

È di questi giorni il lavoro di costruzione del format di risposta elaborato e predisposto e questa volta data la complicazione anche compilato, dall'apparato Angopi, che mi piace mettere in evidenza, anche perché non sono io direttamente coinvolto in questo lavoro. Per ciò che riguarda invece in modo più stringente, i lavori interni della nostra Associazione Europea, vi rammento che si sono svolti il 20 e 21 settembre a Santorini il Consiglio dell'EBA, e le Assemblee delle Associazioni europee e mondiali della categoria. La novità di rilievo emersa nel corso del Consiglio è un'espressa delega conferita alla delegazione olandese per rappresentare l'EBA nei rapporti con gli organismi dell'Unione Europea e con le Associazioni di altre categoria che operano in ambito europeo. Tale nuovo assetto organizzativo, volto a dare maggiore incisività all'attività dell'EBA, è frutto anche di un'indicazione in tal senso orientata, emersa durante un incontro informale fra i colleghi olandesi e l'ANGOPI, nel corso del quale sono stati discussi i temi di interesse della categoria all'ordine del giorno in ambito europeo e le modalità per rendere più efficace l'azione dell'EBA.

Sottolineo inoltre che l'Associazione olandese ha deciso di giovarsi del lavoro di un consulente legale, dimostrando di aver recepito anche attraverso l'intensa collaborazione con ANGOPI, l'importanza di esporre e studiare le proprie istanze attraverso una attività di lobby puntuale, e su questo sempre più attingono al nostro sapere e a quello dei nostri professori. Inutile dirvi, che il rapporto privilegiato e diretto che abbiamo con l'Associazione olandese è' sempre più forte e importante, e a dimostrarlo è l'intervento straordinario del segretario responsabile amministrativo del Krve, il gruppo degli ormeggiatori di Rotterdam, Erik De Neef, a Ravenna, che ha concluso dicendo: "Ma una cosa è certa: l'unica vera differenza – e questo lo desumo dalle comuni esperienze che abbiamo fatto nelle varie operazioni in tutti gli oceani del mondo – è che noi ormeggiamo le navi parlando olandese/inglese e voi in italiano/inglese".

Circa l'Assemblea dell'EBA va positivamente registrata una maggiore sensibilità delle Associazioni aderenti nei riguardi di questioni non esclusivamente legate all'attività di ormeggio svolta nel loro Paese, in senso di mera pratica e mero fatturato, come ci avevano abituato, ma per l'appunto maggiore sensibilità sul modello organizzativo e sul quadro di riferimento normativo del servizio di ormeggio.

Alessandro Serra conclude l'intervento trasmettendo le sue congratulazioni a Marco Mandirola, nominato a Santorini nuovamente presidente dell'Associazione mondiale degli ormeggiatori Ibla: *Un onore averlo a fianco e vederlo portare avanti le nostre istanze.*





Cari colleghi, amici, abbiamo ancora nelle orecchie la relazione del Presidente Cesare Guidi dalla quale abbiamo appreso le difficoltà che l'Associazione incontra nell'ambito istituzionale per difendere quelle posizioni che, con grande sacrificio, abbiamo conquistato.

La modifica della Legge, dopo il voto favorevole in Senato, si è arenata alla Camera, e, forse, si dovrà ripartire d'accapo. I venti di liberalizzazione spirano gelidi da tutte le latitudini cavalcati da soggetti che definire ambigui è poco.

In Europa - abbiamo ascoltato, con grande interesse e preoccupazione le relazioni di Alessandro Serra e di Cesare Guidi - le cose non vanno certamente meglio. La Commissione Europea ha rinviato un altro questionario sulle attività portuali dopo che le risposte al primo testo erano state, almeno per noi, positive se non addirittura gratificanti, riproponendo, sostanzialmente, le stesse domande o variandole di poco. Allora mi domando se non intendano continuare a inoltrarci simili documenti finché le risposte saranno quelle che vogliono sentirsi dire? Mi preoccupa, inoltre, il silenzio che il capo unità della Commissione stessa, il sig. Theologitis, ha adottato alle ripetute telefonate che il nostro amico Roberto Salvarani ha fatto, su nostra richiesta, per avere, informalmente, notizie sul procedere dei lavori. Vedremo cosa ci porterà il Nuovo Anno.

Per quanto concerne la materia di mia pertinenza mi limiterò ad esporvi i fatti e gli eventi che sono accaduti da giugno, dopo l'Assemblea di Trapani, ad oggi. A settembre s'è tenuta in Grecia, a Santorini, l'Assemblea IBLA nel corso della quale si è proceduto alla votazione per il rinnovo delle cariche sociali ed io sono stato confermato per il prossimo triennio con la carica di Presidente. Un riconoscimento, permettetemi di precisare, che condivido con l'ANGOPI alla quale va tutto il merito se l'IBLA esiste. Dunque un doveroso grazie a voi tutti da parte mia ed in particolar modo al Direttivo dell'Associazione per il supporto che, sempre, mi avete manifestato. Nel programma di lavoro che ho enunciato per il mandato ho espresso alcune priorità:

a) intensificazione dei rapporti con l'IMO per il riconoscimento degli standard professionali,

b) creazione di un sito dell'IBLA,

c) aggregazione di nuove realtà dell'ormeggio mondiale all'IBLA.

Ma vado ora ad analizzare con voi i tre punti salienti seguendo un filo conduttore che unisce in un unico obiettivo il fine che intendiamo conseguire.

L'IMO ha, alcuni anni addietro - nel 2005, per la precisione - redatto un testo sugli standard professionali per il personale dedito allo svolgimento dell'attività d'ormeggio. Non si tratta di una Direttiva, ma di raccomandazioni rivolte agli Stati che, tuttavia, non sono vincolati al recepimento. Fin qui tutto bene. Il problema, e grosso pure, sta nel fatto che lo stesso documento scinde le attività terrestri da quelle a mare prevedendo due figure professionali differenti. La prima lavorerà soltanto a terra e non necessiterà di particolari nozioni se non quelle basilari. La seconda svolgerà prevalentemente attività sulle motobarche e dovrà essere in possesso di tutti gli standard professionali che noi ben conosciamo. Riassumendo il concetto: un terminalista, un domani, potrebbe avere alle sue dipendenze soltanto personale a terra per ormeggiare e disormeggiare le navi e, se ve ne sarà la necessità, farà intervenire una motobarca della compagnia che ha il personale qualificato pagando soltanto, con molta probabilità, solo la prestazione della motobarca.

Fortunatamente questo documento, non essendo vincolante, è stato, almeno fino ad ora, ignorato da tutti, ma è una mina vagante. L'IBLA, avuto notizia del testo questa estate, s'è subito attivata per organizzare un incontro presso gli uffici dell'IMO a Londra per far presente che l'attivi-

tà dell'ormeggio si svolge in egual maniera a terra ed in mare e i due momenti non possono essere disgiunti poiché le stesse persone possono iniziare un'operazione a mare e terminarla in banchina. Riconosco che abbiamo trovato persone che, credo, hanno compreso le nostre perplessità dandoci degli utili consigli su come procedere per cercare d'emendare questo documento senza nasconderci che sarà un percorso molto difficile.
Dovremo contattare i rappresentanti di vari Stati per proporre un testo emendato che loro dovranno dibattere al fine di modificarlo tenendo presente che vi saranno notevoli resistenze in quanto, mutando gli standard professionali ed innalzandoli ad un livello massimo, varierà pure la contribuzione per un ormeggiatore salariato. A noi italiani sembra una cosa remota, ma voglio ricordarvi che nella stessa Europa la maggioranza delle società d'ormeggio sono società padronali e, per quanto di mia conoscenza, nel mondo l'attività è prevalentemente gestita o dalle Port Authority o da terminalisti. Ma sono fiducioso, non demordo, e la prossima settimana volerò a Londra con il dott. Paolizzi per incontrare il rappresentante italiano e quello spagnolo e proporgli gli emendamenti che gli avvocati professori Sergio M. Carbone e Francesco Munari hanno per noi redatto.
Passando ad un altro punto del programma, ma collegandomi a quanto vi ho appena detto, dobbiamo cercare d'avere nuove realtà mondiali iscritte all'IBLA e, forse, qualcuno in sala si domanderà che bisogno abbiamo d'avere tra di noi soggetti apparentemente tanto dissimili come forma societaria da quelle che conosciamo e io, in poche parole vorrei spiegarvi perché non solo lo ritengo utile, ma addirittura indispensabile per un domani.
Innanzi tutto per essere in grado di presentare una nostra domanda di adesione all'IMO dobbiamo rappresentare realtà di più continenti e, come ho più volte detto, questo non per una nostra volontà, ma è quanto i rappresentanti dell'IMO stessa ci hanno espressamente richiesto; ed essere membri, seppur soltanto come auditori, ci permetterebbe d'avere accesso a tutte quelle iniziative che potrebbero avere un effetto sullo svolgimento delle attività. Inoltre, porterebbe un accrescimento come visibilità a tutta la categoria, cosa che, di questi tempi, non nuocerebbe certamente.
Secondariamente queste realtà esistono ed operano in porti che geograficamente sono da noi lontani, ma che, per effetto della globalizzazione, sono estremamente vicini e, personalmente, preferisco conoscere come operano, che standard professionali ha il personale, di che attrezzature dispongono. Forse potremmo addirittura apprendere qualcosa, ma certamente potremo esportare l'enorme bagaglio di conoscenze che quell'esperienza da noi, nei secoli, voglio ricordare, conseguita, ci permette di presentarci su qualsiasi palcoscenico senza alcun timore reverenziale.
Per poter essere al passo con i tempi, e sono passato al terzo punto del programma, dobbiamo munirci di un sito internet che illustri meglio di molte parole chi noi siamo, come operiamo, che professionalità abbiamo conseguito. Questo potrà, inoltre, invogliare eventuali visitatori a contattarci permettendoci di approfondire conoscenze ed invogliare eventuali soggetti ad aderire all'IBLA. L'Assemblea di Santorini ha recepito questo mio pensiero ed ha deliberato in tal senso assegnando l'incarico di allestire il sito ai colleghi di Grecia ed Olanda che già sono al lavoro e, presumo tra pochi mesi, avremo questa realtà in rete. Sarà mia premura informarvi, tramite l'ANGOPI, quando potrete visionarlo.



Dunque questi sono i fatti salienti e gli intenti da perseguire nel futuro. Un cammino difficile come vi ho già detto, ma certamente stimolante che mi vedrà impegnato al massimo delle mie capacità che, riconosco, non sono eccelse, ma che con il supporto dello staff organizzativo dell'ANGOPI, della Sua presidenza e con la collaborazione del dott. Paolizzi mi daranno la forza di cercare, sempre e comunque, per centrare gli obiettivi.
Ma la vera forza la traggo oggi da questa platea e dalla presenza, ancora una volta, di Giancarlo Piras che, silente, ha seguito attentamente tutti i nostri lavori. Potrebbe starsene tranquillamente a casa, in seno alla sua famiglia nella sua Cagliari ed invece, come sempre, è qui tra di noi per spronarci a continuare quelle lotte che, per tanti anni, lo hanno visto protagonista, esempio vivente che il destino può giocarci delle brutte sorprese, ma non ci batterà mai.
Grazie a voi tutti per l'attenzione con la quale avete seguito questa mia relazione.



Ieri come prassi oramai consolidata nella nostra assemblea di fine anno ci siamo incontrati con i tutor per analizzare i dati dell'attività formativa della prima, seconda e terza annualità, il suo andamento e le criticità che sono emerse. Ad oggi dopo due mesi di corso risultano i seguenti dati.

I annualità: su 223 ormeggiatori iscritti il 79% deve ancora iniziare il restante 21% svolge con buoni risultati il corso;

II annualità: su 203 ormeggiatori iscritti il 54% deve ancora iniziare, il restante 46% svolge con buoni risultati il corso;

III annualità: su 311 ormeggiatori iscritti il 30 % deve ancora iniziare, il restante 70% svolge con ottimi risultati il corso.

Infine, come andamento generale mi preme evidenziare come in questi tre anni di corso formazione il seguito dei tutor al corso sia migliorato anno dopo anno raggiungendo il 70% della partecipazione fattiva, mentre per quanto riguarda i capi gruppi il 60% partecipa regolarmente al corso.

Questi in pillole sono i dati statistici del corso di formazione che indubbiamente hanno raggiunto un buon livello di partecipazione dopo un inevitabile rodaggio alla partenza, ma di fatto dimostrano come ancora c'è tanto da lavorare (in primis scusate se mi ripeto e indispensabile che i capi gruppi siano il traino all'interno del proprio gruppo).

Ma siamo soddisfatti perché se rapportiamo questi risultati con i dati dell'Eurostat, l'agenzia europea per la statistica che ogni 5 anni svolge una rilevazione sulla formazione professionale continua negli Stati europei (Continuing vocation training survey) evidenzia come la formazione continua in Italia si assesta al 32% per partecipazione all'interno delle imprese, dunque ampiamente al di sotto della nostra straordinaria media, considerando che il nostro corso si basa su base volontaria.

Come sempre non mi dilungo sui dati o aspetti tecnici, ma prediligo dare un connotazione politica a questo mio intervento per meglio analizzare l'importanza della formazione professionale continua nel futuro del lavoro in Italia e in Europa. Come avevo ripreso nella mia relazione di Trapani (direttiva europea) il parlamento europeo ha approvato il 23 ottobre 2012 una risoluzione legislativa che modifica la direttiva 2008/106/CE del parlamento europeo e del consiglio concernente i requisiti minimi di formazione per la gente di mare prevedendo che la formazione e la certificazione della gente di mare sia regolata dall'IMO, apportando miglioramenti decisivi ai livelli minimi di formazione e ha stabilito standard di certificazione più severi in base alla convenzione STCW entrata in vigore nel 1984. Inoltre è previsto che siano incorporati al più presto nel diritto dell'Unione gli emendamenti di Manila, al fine di mantenere la competitività dei marittimi da parte dell'Unione e la sicurezza a bordo delle navi attraverso una formazione sempre aggiornata (la tragedia del Costa Concordia insegna).

Questa risoluzione, come peraltro l'approvazione della conferenza Stato - Regioni del 2011 sulle linee applicative in materia di formazione sulla sicurezza e salute dei datori di lavoro, dirigenti, preposti e lavoratori è la dimostrazione come oggi la formazione sia al centro del futuro del lavoro assumendo una rilevanza strategica per il pieno sviluppo del lavoro e della persona.

Il continuo aggiornamento è indispensabile non solo per rimanere al passo con i mutamenti dell'economia, in un mercato del lavoro ove la natura delle occupazioni cambia velocemente, ma bensì consente nell'ambito di una seria concezione del lavoro una sfida innanzitutto a noi stessi, a superare i propri limiti, i propri egoismi che ancora oggi ci attanagliano in stupidi atteggiamenti che non ci portano da nessuna parte, dove il proprio interesse personale e del proprio porto prevale su tutto. Questo non fa bene alla categoria; è attraverso la possibilità, di imparare, di migliorarsi che partecipiamo in modo attivo alla vita sociale del gruppo e al suo sviluppo.

Sono estremamente convinto che la nuova commissione

creata per elaborare il codice etico della categoria debba inserire lo sviluppo professionale all'interno del codice promuovendo la cultura della valorizzazione delle risorse umane, consapevole che rappresentano il vero patrimonio per lo sviluppo dell'Associazione. Al riguardo è indispensabile in considerazione della scadenza del nostro contratto di categoria (Marzo 2013) iniziare un percorso con le Organizzazioni sindacali per inserire un livello aggiuntivo o, nei livelli esistenti, un riconoscimento economico adeguato per chi con merito, dedizione, partecipazione svolge il corso di formazione; non possiamo più aspettare lo chiedano a gran voce tante persone; è arrivato il momento di premiare i volenterosi.

In questo periodo, come illustrato nella scorsa assemblea di Trapani dal presidente Cesare Guidi, abbiamo iniziato a parlare con le istituzioni (Ministero) con l'utenza (Confitarma, Fedarlinea, Federagenti) della possibile istituzione della mobilità nella categoria, sicuramente un altro passaggio epocale nel futuro dell'ormeggiatore.

Perché oltre a garantire la salvaguardia del posto di lavoro è indispensabile creare per il futuro una professionalità sempre più qualificata, aggiornata ed omogenea, allo scopo di garantire che tutti gli ormeggiatori e barcaioli siano in possesso delle capacità necessarie, anche attraverso livelli di istruzione più alti, in modo tale da mobilitare gli ormeggiatori in caso di necessità da Nord a Sud, porti grandi e piccoli tutti insieme, con uno standard professionale elevato per soddisfare quelle esigenze di pubblico interesse, erogando un servizio sempre più complesso e sofisticato nelle dinamiche portuali future.

Quindi c'è la piena convinzione che occorra una preparazione e istruzione tecnica professionale per avere i nuovi ormeggiatori/barcaioli del futuro proiettati verso un mondo del lavoro produttivo.

Da dieci anni, come ripreso dal presidente di Angopi Cesare Guidi nel suo intervento all'assemblea EBA di Santorini, non abbiamo perso posti di lavoro e siamo cresciuti professionalmente. Ma oggi non basta. Guardiamoci attorno: nel 2012 in nove mesi hanno chiuso 55 mila aziende dal panorama economico nazionale, quindi hanno chiuso in media circa 200 aziende al giorno: una tragedia sociale, che sta creando una profonda spaccatura nel benessere delle famiglie, con una ricchezza finanziaria diminuita del 40%, essendo scesi da 26 mila euro a 15 mila per famiglia, quindi con una classe media che rischia di sparire e in cui le distanze tra benestanti e poveri sono sempre maggiori.

Ancora pensiamo che il problema economico dei Gruppi sia riconducibile all'Angopi? Penso proprio di no! Marco Mandirola nei suoi interventi spesso ci rammenta da dove siamo partiti. È fondamentale ripercorrere il passato per non farci perdere l'orientamento, perché nonostante tutto dei tre servizi tecnico nautici siamo l'anello più debole, che deve lottare continuamente, giorno dopo giorno, non per arricchirci ma per garantirci un compenso equo, idoneo ad assicurare un'esistenza libera e dignitosa a tutti, proporzionata alle disponibilità economiche dei nostri Gruppi/Cooperativa. Tutto questo nel mare magnum delle difficoltà che ogni giorno ci si presentano attraverso i continui attacchi dalla politica, dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, dall'Unione europea… Quindi non è per nulla una rappresentazione allarmistica, come pensa qualche ormeggiatore, ma si basa su una valutazione seria, ponderata e coerente con gli scenari economico - sociali attuali del mondo del lavoro e delle sue prospettive future.





Un omaggio alla categoria *(è sempre molto piacevole vedervi e salutarvi in occasione delle vostre assemblee, e in particolare a queste di fine anno che chiudono un periodo in cui vengono fatti dei bilanci)* e l'associarsi ai generali elogi avuti dal presidente di Angopi Cesare Guidi per i contenuti del suo intervento. Una relazione *che tratteggia in maniera molto efficace i problemi che ci sono e che io, da avvocato e da professore universitario, vedo fotografati in maniera ineccepibile,* a dimostrazione di come *dal mondo degli ormeggiatori e dei barcaioli, si possa e si debba guardare molto più in là per capire cosa succede*.

Da queste premesse prende avvio il saluto all'assemblea dell'Associazione nazionale Gruppi ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani da parte di Francesco Munari, da ormai due decenni consulente di Angopi. Che, parlando della situazione generale, ne riconosce le difficoltà. *Non è che dobbiamo fare dei discorsi illusori*, dice e soggiunge che quanti negli ultimi tempi raccontavano bugie di solito non sono finiti tanto bene. *È comunque importante rendersi conto che la situazione è molto seria, ma è anche vero che tutte le volte che questa categoria si confronta con i problemi lo fa in modo molto positivo.*

Rammentando i dati poc'anzi letti negli interventi dei gruppi di lavoro di Angopi, afferma che si è presentata una situazione *che se non è di controtendenza certamente è di grande tenuta*; cosa che in un momento come l'attuale è di grande soddisfazione. *Ma è anche vero che questo è solo possibile grazie al fatto che tutti voi, tutti i giorni fate degli sforzi; ogni giorno qualcosa di più per mantenere e cercare di incrementare quello che è stato conquistato in tantissimi anni di lavoro da parte di tutti.*

L'avvocato, professor Munari evoca poi la sgradevole sensazione che basti davvero poco per rovinare quanto di buono l'intera categoria ha fatto negli anni. Peraltro, una sensazione percepibile in modo evidente. *Basta vedere come nel nostro particolare settore alcune cose che si pensavano assolutamente acquisite, sulle quali ci si sarebbe potuto tranquillamente addormentare, o si sarebbe potuto contare che lo sarebbero state, improvvisamente così non è stato.* E qui cita, per esempio, la mancata approvazione dell'articolo 14; oppure il sorprendente cambio di posizione di Assoporti, che da sponsor assoluto dell'accordo interassociativo ha cominciato a infilarci una serie di distinguo; o ancora, la vicenda del servizio di rimorchio di un porto siciliano, studiata a tavolino nell'ottica di creare un precedente per tutta la categoria a livello nazionale. Esorta allora a non fare passi falsi, affinché l'errore di qualcuno ponga qualcun'altro in condizione di sfruttare scientificamente quell'elemento di debolezza per danneggiare una intera categoria; *e attraverso quello fare leva per nuocere a quelli che sono ineccepibili sotto ogni profilo.*

Precisando che almeno in uno di questi casi 'l'accusatore' aveva capovolto - falsandone il concetto - una sentenza di Cassazione, Francesco Munari insiste nell'affermare quanto sia facile passare da una situazione di apparente tranquillità a una improvvisa tempesta da fronteggiare immediatamente. In questo, *l'esigenza assoluta di non dare mai il destro a chiunque di poter approfittare di un momento di debolezza, o anche di dissidio interno al singolo porto, o alle singole organizzazioni, perché occorre avere ben presente che questo può essere nocivo per tutti; e anche per coloro i quali non solo non hanno mai fatto alcunché di cui terzi possano lamentarsi, ma che hanno sempre lavorato anche nell'interesse del miglioramento della categoria.* Cosa, questa che cataloga come un dato fondamentale e che si sente di dover richiamare all'attenzione della categoria per mantenerla a un livello generale di apprezzamento, ovvero *di contrasto delle ideologie con dei fatti e con la serietà del*

lavoro che si svolge quotidianamente. Pertanto, se la controparte non si fa scrupoli a calare 'carte truccate', non procuriamole 'carte buone'. E per non dargli 'quelle carte buone' *è necessario continuare a perseverare in un'assoluta unitarietà di tutta la categoria e nella sua crescita costante.* In ciò appare appropriata l'applicazione del codice etico al fine di garantire un certo tipo di controlli anche sull'attività svolta all'interno dei Gruppi. *Non è detto che questo tipo di attività ci venga imposto, ma è certo che - così come abbiamo fatto con la formazione permanente - andiamo un passo più avanti degli altri in queste cose, dimostriamo a tutti che meritiamo il ruolo che svolgiamo e che siamo in grado di farlo anche grazie a una situazione di non precarietà del nostro lavoro, di tenuta della nostra posizione, di ruolo nei limiti comunque centrali all'interno del porto*. E qui, riprendendo un concetto poco prima espresso da Gianni Puglisi, fa suo il convincimento di dover *contare dentro al porto, di essere una presenza all'interno di settori che per noi sono vitali e che noi molto spesso conosciamo meglio di quelli che, invece, pensano di avere poteri decisionali all'interno del porto.*
Certamente l'introduzione di modelli etici, di organismi di vigilanza e via elencando comportano nuove scelte in qualche modo aggregative. Il presidente Guidi parla di creare un terreno fertile per ragionare in termini di fusione di Gruppi vicini. Una tendenza che Francesco Munari, dal punto di vista tecnico, pensa di dover sottoscrivere, *perché nella misura in cui siano sempre maggiori gli adempimenti, gli oneri, gli stimoli, la necessità di 'mettersi un passo avanti' rispetto agli altri, è chiaro che il fatto di poter essere uniti, più grandi, più forti ci consente di essere in grado di sopperire a tutte le esigenze che dall'esterno ci vengono nell'ottica di un costante miglioramento del nostro servizio, della categoria e in generale anche del livello di vita, del lavoro e della sicurezza del lavoro degli ormeggiatori e delle loro famiglie.* Quindi: *noi non possiamo stare fermi, dobbiamo ragionare nell'ottica di prepararci sempre a rovesci che sono all'ordine del giorno.* Ciò anche se il servizio prestato dalla categoria viene ragionevolmente considerato il meno problematico dei tre servizi tecnico nautici, come pubblicamente confessato il presidente dell'Autorità portuale di Venezia, nell'ottobre 2012, al convegno Angopi – Gruppo ormeggiatori del porto di Ravenna. Ma al di là di questo il professore, avvocato Munari ritiene chiaro che la categoria debba ragionare partendo dal basso. *Benissimo quindi la formazione, benissimo il codice etico, benissimo tutte quelle cose che dimostrano all'esterno quanto questa categoria creda in se stessa, scommetta nel proprio futuro e metta a disposizione l'esperienza di quelli che hanno più anni e più professionalità al servizio di quelli più giovani per continuare un percorso che è certamente virtuoso.*

