
20°
Ventennale
20°
a Ravenna
venerdì 5 ottobre 2012 ore 20.00
20° anniversario
po Ormeggiatori del Porto di Ravenna
TERZO SIROTTI
Ormeggiatore



Con un certo coraggio, gli ormeggiatori di Ravenna hanno deciso di festeggiare i 20 anni della cooperativa organizzando un maxi-convegno sulla questione più spinosa per la loro categoria, la possibile riforma dei servizi tecnico-nautici. Lo scrive Alberto Quarati su 'Il Secolo XIX', quotidiano di Genova a diffusione nazionale, nell'edizione di sabato 6 ottobre 2012. Il suo servizio riguardava il convegno svolto il pomeriggio del giorno precedente, 5 ottobre, alla Sala Cavalcoli, auditorium della Camera di commercio di Ravenna, organizzato da Angopi - Associazione nazionale Gruppi ormeggiatori e barcaioli porti italiani - e dal Gruppo ormeggiatori del porto di Ravenna. Maxi-convegno lo definisce il cronista genovese e scorrendo i nomi e il numero dei partecipanti se ne comprende il motivo, poiché i riflettori sono puntati su personaggi d'indubbio rilievo nel cluster marittimo - portuale, in particolare su Paolo Costa, presidente dell'Autorità portuale di Trieste, e su Luigi Merlo, presidente di Assoporti, nonché della Port authority di Genova.
Alle due personalità il quotidiano genovese dedica pure il titolo del 'pezzo': ***Liberalizzazione in banchina anche Assoporti boccia Costa***. Titolo preceduto da un occhiello esplicativo: *Il numero uno di Venezia: "Siano le Authority a decidere le tariffe"* (posizione espressa diversi mesi fa e costantemente difesa ***ndr***), nonché da un altrettanto esplicativo sottotitolo: *Merlo: "Il rischio è quello di una concorrenza al ribasso tra i vari scali"*. Cosicché, per scongiurare tale rischio, il leader di Assoporti propone un incontro interassociativo per ricercare un accordo che sia di generale soddisfacimento all'interno dell'attuale quadro normativo. Una proposta che convince Cesare Guidi, presidente di Angopi: per discutere finalmente di numeri e cifre e non per slogan o articoli di giornale. Mentre Alessandro Serra, vicepresidente di Angopi nonché capogruppo degli Antichi ormeggiatori di Genova, precisa che: volentieri la sua associazione parteciperebbe al tavolo, così da fare anche presente che nei costi affrontati da una nave per trattenersi in porto la quota degli ormeggiatori si ferma al solo due per cento.


economia
Porti liberalizzati, d'Amico dice no
Crociere, in Italia è guerra dei prezzi tra le compagnie
Liberalizzazione in banchina anche Assoporti boccia Costa

La posizione del presidente Assoporti, Luigi Merlo, riflette quanto due giorni prima del convegno di Angopi - Gruppo ormeggiatori porto di Ravenna ebbe ad affermare il presidente di Confitarma, Paolo d'Amico. Ai sostenitori di una revisione dell'attuale normativa dei servizi tecnico nautici (e in particolare ai fautori della decisionalità tariffaria affidata alle singole Autorità portuali) ebbe a ricordare che la sua categoria non è affatto concorde. Perché, spiega d'Amico: *"Verrebbe meno l'indispensabile garanzia di una applicazione omogenea a livello nazionale"*. Ma pure perché: *"Non è sempre vero che liberalizzando si ottengono*

tariffe più basse". L'argomento - e l'orientamento confindustriale che lo contraddistingue - è stato infine ribadito anche in una memoria di viale dell'Astronomia sottoposta alla Commissione Trasporti della Camera in un incontro informale a proposito della revisione della legge 84/94. Sul tema dei servizi tecnico nautici, Confindustria ribadisce quanto già espresso da Confitarma nell'assemblea del 4 ottobre. Ossia, che la regolamentazione dei servizi va fatta a livello centrale e non dai singoli porti. *"Per evitare* - è scritto nella nota - *che gli scali si facciano concorrenza* ***a scapito della sicurezza delle navi****"*.

Eccolo dunque il nocciolo duro del dibattito di Ravenna, vivisezionato in ogni suo aspetto non solo dai due principali contendenti, ma anche da diversi altri relatori. E coinvolgendo anche il coordinatore del convegno che, anch'egli partecipe al duello, lavorava sì di fioretto, non disdegnando però di menar qualche colpo di sciabola. Da tutto ciò è comunque da rimarcare il sonoro, prolungato applauso tributato dal pubblico (infoltito dalla presenza di ormeggiatori e barcaioli provenienti da tutta Italia) in seguito a una precisazione del presidente dell'autorità portuale di Venezia Paolo Costa (nella foto qui a lato), giunta sul finire del convegno. Laddove, riferendosi alle comparazioni tra porti dei costi dei servizi ebbe a dichiarare che a Venezia, il problema degli ormeggiatori non esisteva! Ovvero: *"[...] Il problema è importante, o non lo è?Qualcun altro la stabilirà. Ma è chiaro che non esiste il problema degli ormeggiatori. Non esiste!, non è questo il problema...*



Qui Web



Assai ricco di testate, il web dell'area ravennate non ha mancato di dare evidenza al convegno degli ormeggiatori, organizzato nel loro ventennale cooperativistico. Qui si ripropongono alcuni dei 'web-magazine' che se ne sono interessati, e uno dei loro testi, facendo presente che altre rassegne stampa e house-organ ne hanno pure diffusamente scritto.

Gli Ormeggiatori celebrano il ventennale

RAVENNA - di SiPi - Grande partecipazione, venerdì 5 ottobre, per le celebrazioni del ventennale della nascita del Gruppo Ormeggiatori. Alla Sala Cavalcoli in viale Farini è stata organizzata una tavola rotonda dal titolo "Procedure e Tariffe: Verifiche e proposte". Tra gli altri sonointervenuti Luigi Merlo, presidente di Assoporti,

Cesare Guidi, presidente di Angopi, Galliano Di Marco, presidente dell'Autorità portuale di Ravenna assieme al collega di Venezia, Paolo Costa, i parlamentari ravennati Gabriele Albonetti e Vidmer Mercatali.

Il Gruppo Ormeggiatori del Porto di Ravenna si è costituito a Ravenna nel 1973 e ha assunto la forma giuridica di Società Cooperativa il 1 Agosto del 1992. Il Gruppo svolge la sua attività garantendo il servizio 24 ore su 24 per tutti i giorni dell'anno, a salvaguardia della sicurezza della navigazione, delle strutture portuali, dell'ambiente, delle vite umane. Assicura, altresì, il regolare svolgimento dei traffici. Si avvale dell'opera di 28 soci organizzati e coordinati sulla base delle esigenze del traffico portuale e dispone di 10 natanti conformi ai requisiti tecnici ed alle dotazioni previste dall'Autorità Marittima, oltre a 7 autovetture. E sono un migliaio i lavoratori che a vario titolo attendono alle attività organizzate dal Gruppo. Ai membri sono state conferite 5 medaglie al merito di Marina.

Il sindaco Fabrizio Matteucci ha sottolineato l'urgenza dell'approfondimento dei fondali mentre il presidente di Legacoop Elio Gasperoni ha precisato che tra i 4 progetti strategici che dovranno caratterizzare la ripartenza dell'economia italiana, vede anche i porti e tra questi Ravenna e il Nord Adriatico. Mauro Samaritani, presidente del gruppo, ha sottolineato come gli ormeggiatori ravennati si distinguano per la qualità del servizio ed il loro contributo allo sviluppo del porto: "Un contributo che, come nel caso dell'avvio del Terminal crociere di Porto Corsini, si traduce in un impulso per tutta la comunità portuale e non solo. Con questo spirito continuiamo a operare e con questo spirito festeggiamo i nostri primi 20 anni interrogandoci su un tema di strettissima attualità, come le procedure e le tariffe".

Un convegno dunque coraggioso, quello organizzato da Angopi e dal Gruppo ravennate degli ormeggiatori, aperto dal saluto ai partecipanti degli anfitrioni ravennati. Le espressioni di saluto, in ordine di apparizione, sono rese dal sindaco Fabrizio Matteucci, seguito dal presidente dell'Autorità portuale Galliano Di Marco, dal presidente di Legacoop Elio Gasperoni (alla quale il Gruppo ormeggiatori di Ravenna aderisce sin dal 1992) e da Francesco Saverio Ferrara, direttore marittimo dell'Emilia - Romagna e comandante della Capitaneria di porto - Guardia costiera, l'Istituto che proprio lo stesso giorno festeggia il proprio centenario istitutivo nel porto di Ravenna.



FABRIZIO MATTEUCCI

Accennando all'importante ruolo degli ormeggiatori *"nella vita del nostro porto"*, il primo cittadino ravennate ricorda che nel 1992, quando gli ormeggiatori assunsero - primi in Italia - la veste giuridica di società cooperativa a responsabilità limitata - formula poi adottata dagli altri Gruppi ormeggiatori e barcaioli italiani - fu l'anno di due avvenimenti di assoluto rilievo. Fu firmato il trattato di Maastricht (7 febbraio), in risposta alla *"esigenza totale"* della nascita degli stati uniti d'Europa. Per cui definisce *"una follia"* pensare di tornare indietro dall'euro, perché tornandovi crollerebbe *"tutto quello che abbiamo costruito e che possediamo come Paese, come imprese, come famiglie"*. Altra vicenda purtroppo importante del 1992 fu l'esplosione di tangentopoli. Fenomeno che oggi si ripropone, anche se *"guardando 'batman' viene in mente la nota frase 'la storia se si ripete diventa una farsa'*. Ma che tuttavia drammaticamente richiama a una rimoralizzazione della politica. Parlando della crisi economica la definisce *"di tipo nuovo"*, perché superandola non si tornerà nella precedente normalità. Per cui, anche per i traffici delle merci e il movimento delle persone, sottoposti a grandissime innovazioni, sarà necessario pensare al dopo-crisi. In tale prospettiva il sindaco ritiene che per il porto di Ravenna, oltre a parare i colpi della crisi *"il nostro compito sia quello di costruire nuove vie che ci accompagnino nei prossimi anni"*.
(Postillando il discorso del sindaco Matteucci il presidente di Angopi Guidi precisa la natura assolutamente europeista degli ormeggiatori e barcaioli, come dimostrato dall'aver portato i propri lavori a Rotterdam, al momento il porto più importante d'Europa. Anche se per la verità la categoria preferirebbe un'Unione europea più volta ai diritti; e quindi piuttosto critici *"con questa Europa governata dai mercati, che qualche preoccupazione al lavoro lo pone"*. Però, *"neppure lontanamente pensiamo di tornare a quegli scenari della lira, o della frammentazione, ritenendo che i padri fondatori abbiano visto molto bene; e grazie a quel risultato viviamo una stagione di pace* [accreditata da lì a pochi giorni con l'assegnazione del premio Nobel all'Ue, appunto per la pace! ***ndr***]. *E, nonostante la crisi, tutto sommato, di prosperità).*



GALLIANO DI MARCO

Sottolinea subito l'importanza del porto di Ravenna, di cui è alla guida, *"che, leggendo i numeri, per certe merci è addirittura al secondo – terzo posto in Europa"*. Ma che se si darà concretezza al 'progettone' dei fondali e ad altre importanti iniziative potrà innalzare la sua potenzialità inespressa. Parole d'elogio per gli ormeggiatori di Ravenna: che *"sono l'esempio di come si debba avere il giusto equilibrio tra lo sviluppo, la competition, la competizione sfrenata e i costi e la sicurezza"*: sicurezza che *"secondo la mia visione del mondo è altrettanto importante della competition"* ma che ovviamente non è a costo zero. E termina il suo indirizzo di saluto sostenendo - riguardo al convegno organizzato dagli ormeggiatori - che esso sia una iniziativa importante.
[Invitandolo al podio, Cesare Guidi - ormeggiatore ravennate trasferito a Roma, secondo il suo stesso dire - aveva avuto parole di apprezzamento nei confronti sia dell'Autorità portuale di Ravenna come Istituto sia del suo presidente. *"Come ormeggiatori abbiamo sempre sviluppato un rapporto di vera collaborazione con l'Autorità portuale. Abbiamo contribuito anche alla realizzazione di risultati importanti e significativi che l'Autorità portuale non ha mai mancato di sottolineare".*



ELIO GASPERONI

Pone l'accento sulla sicurezza che gli ormeggiatori di Ravenna garantiscono al porto: *"Un elemento fondamentale che per molti aspetti alcuni considerano un costo, ma che in realtà è un fattore di competitività"*. Pertanto: *"Se si vuole essere lungimiranti, se si vuole essere in una prospettiva europea non dobbiamo mai perdere di vista questo elemento, che è un elemento di grandissima garanzia*".
Anche lui ritiene che il progetto dell'approfondimento di fondali del porto di Ravenna e di altri interventi strategici che importanti operatori privati e pubblici hanno messo in agenda siano fondamentali. E non solo per lo sviluppo economico di questa città, *"ma sia fondamentale per la crescita del nostro sistema regionale"* e pure del sistema Paese. *"C'è in Italia un dibattito molto vivace sul fatto che la crescita non debba avvenire a debito, e noi siamo perfettamente d'accordo.*

Però siamo altrettanto convinti che una crescita non è possibile se non si indicono i quattro - cinque progetti strategici che servono al Paese. E tra i progetti che servono al Paese c'è il miglioramento dell'efficienza e della qualità dei servizi nei porti". Crede che il porto di Ravenna abbia tutte i requisiti per essere di valore nazionale. *"Per altro con una forte attenzione alla cooperazione con altri porti dell'area adriatica"*, nell'ottica d'intercettare traffici attraverso una serie di porti coordinati tra loro.



FRANCESCO SAVERIO FERRARA

Presenta i saluti dell'ispettore capo Pierluigi Cacioppo, comandante generale delle Capitanerie di porto, assente per impegni concomitanti. Poi, *"Come direttore marittimo e comandante del porto di Ravenna io posso testimoniare la vicinanza al Gruppo ormeggiatori con il quale operiamo tutti i giorni non solo sotto l'aspetto tecnico, proprio tipico degli ormeggiatori, ma anche di altre cose che essi fanno per la collettività: tante volte senza chiedere nulla, e di questo io devo darne atto al capogruppo e ai suoi predecessori. Queste persone che si sono realmente distinte per la loro grande sensibilità e per la collaborazione con le Autorità marittime veramente costituiscono per noi un supporto e quindi vorrei qui ringraziarli pubblicamente".* Conclude affermando di voler seguire con molta attenzione il successivo dibattito: *"Anche perché questi sono momenti dove si percepiscono cambiamenti.*

Cambiamenti che sono sempre un fatto positivo: bisogna gestirli in maniera oculata per far si che ciò che funziona possa funzionare meglio, con uno spirito costruttivo".



MAURO SAMARITANI

Terminati gli indirizzi di saluto è la volta del presidente del Gruppo ormeggiatori del porto di Ravenna, Mauro Samaritani, che con la sua relazione introduce i lavori del convegno. La sua relazione viene di seguito pubblicata integralmente. Ma qui si vuole richiamare l'attenzione su alcuni significativi passaggi. Eccoli: "*Con orgoglio posso dire che ci sentiamo artefici di un servizio, inteso come una precondizione per il buon funzionamento del porto, che è tale in quanto coloro che lo esercitano sono consapevoli di svolgere una funzione di alto significato non solo per il comparto marittimo-portuale, ma a favore dell'intera comunità. Si è scelto così di costruire un'entità dalle forti caratteristiche di solidarietà, unendo le finalità del nostro ruolo con la volontà di gestione democratica – l'autogoverno – del Gruppo e dove il patrimonio realizzato e la sua* ***indivisibilità*** *assumono un valore intergenerazionale non solo a garanzia di un futuro sviluppo per nuove generazioni, ma anche dell'intera portualità. Il modello Gruppo-Cooperativa, quindi, è connotato da una forza di democrazia interna basata sul valore del "****fare insieme****". Felice sintesi tra solidarietà-efficienza che va realizzata, a mio modo di vedere, attraverso percorsi che premino l'impegno, la crescita professionale e la competenza di ogni ormeggiatore".*

E, ancora: "*I porti [...] dove restano sicuramente di grande importanza quelle condizioni intrinseche legate all'efficienza delle prestazioni e dei servizi e alla superiore sicurezza.*

Sicurezza che nelle acque portuali è la garanzia funzionale per un trasporto di qualità, ma è soprattutto una garanzia alla comunità e al territorio-ambiente localizzati intorno al porto. Sicurezza allora, come competenza acquisita nell'intervenire con idonei comportamenti ed appropriate tecniche, per prevenire o delimitare il rischio mitigando gli effetti e le conseguenze degli incidenti e dei sinistri che comunque accadono. Molte volte l'intolleranza che si registra su tali questioni è per di più dettata dalle ragioni del particolare, dell'interesse parziale, sempre più forti di quelle del bene comune, rischiando così di invalidare tutto un sistema che non solo funziona, ma funziona bene. La garanzia della sicurezza dunque, ha un preciso e grande valore economico che non può essere calcolato a priori nel conto costi-benefici, ma può essere purtroppo valutato solo a posteriori. [...]

Sicurezza, quindi, come valore irrinunciabile, intrinsecamente legato all'efficienza e per questo da considerare come un risparmio". Infine, Samaritani precisa che: *"L'opera degli ormeggiatori non si esaurisce alle sole manovre di accosto, ma la 'multifunzionalità' si interseca con una presenza che è fondamentale per la difesa degli interessi generali e in tutti i casi di imprevedibile straordinarietà. Proprio perché consapevoli di questo ruolo non va sottaciuta, anzi tutt'altro, l'azione posta in essere dal Gruppo per la soluzione di emergenze anche inusuali, ma che comunque esprimono ciò che succede concretamente in ambito portuale. Va infatti rilevato che tutti i servizi rientranti negli obblighi di servizio pubblico, [...] sono erogati senza nessun addebito. Tali azioni affermano l'affidabilità del servizio di ormeggio e la sua importanza, ed è in questa cornice che si delinea l'esclusivo impiego di gente preparata con una chiara qualifica professionale che deriva dall'esperienza di tanti anni di vita sul mare e nel porto, anche attraverso appositi corsi che ormai da anni si svolgono costantemente".*





SERGIO MARIA CARBONE

Dopo la relazione introduttiva del capogruppo degli ormeggiatori di Ravenna il convegno entra nel vivo della discussione, coordinato da Sergio Maria Carbone, ordinario di Diritto dell'Unione europea e della Navigazione all'Università degli Studi di Genova. Innanzi tutto il professor Carbone spiega le motivazioni che avevano fatto prediligere l'argomento che ha intitolato il convegno, ovvero 'Procedure e tariffe. Verifiche e proposte. *"Il senso della scelta di questo tema era quello di trovare un punto di discussione oggettivo per capire se è possibile fare un qualcosa per migliorare, rendere più efficiente, rendere più coerente con le esigenze del mercato e della regolazione un servizio che attualmente funziona secondo parametri che anche a livello europeo sono considerati largamente accettabili. Quindi, questo confronto vuole essere un inizio di una discussione, al fine di superare polemiche che ci auguriamo davvero non possano più governare i rapporti che intercorrono tra i vari soggetti appartenenti al cluster marittimo"*. Concetto in seguito ribadito con l'affermazione: *"[...] Questo solo per dire che l'idea della Cooperativa di Ravenna* [di organizzare questo convegno] *per celebrare i suoi venti anni mi sembra particolarmente indicata; quindi, ringrazio il suo Presidente e mi auguro un ritorno di questa iniziativa..."*.



ANNA BOTASSO

Invitata dal professor Carbone, a salire sul podio per la prima relazione è stata presentata da Anna Botasso, ricercatrice della facoltà di Economia all'Università degli Studi di Genova. La professoressa Botasso ha di recente svolto una ricerca in merito alle modalità di tariffazione dei servizi portuali; e in particolare all' adeguatezza delle tariffe rispetto alle caratteristiche del servizio di ormeggio e all'esigenza di garantire un servizio più efficiente e meno costoso possibile. Dallo studio è emerso che nei costi complessivi affrontati da una nave in porto l'incidenza del servizio di ormeggio *"si è rivelata abbastanza bassa"*, circa il 2 per cento. Per cui il costo dell'ormeggio non assume un ruolo rilevante. Mentre, *"la qualità dei servizi di ormeggio, l'efficienza con cui essi vengono forniti sono dei fattori molto più*

importanti". Riguardo la comparazione tariffaria tra porti italiani ed europei le cifre indicano che *"la maggioranza delle tariffe applicate in Europa sono un pochino più alte di quelle applicate nei principali scali italiani"*. La stessa conclusione si è ottenuta confrontando i porti di Genova e di Trieste con quello di Capodistria. *"Anche in questo caso, in media, la maggioranza delle tariffe praticate nei nostri porti risultano leggermente inferiori. Quindi, tutto sommato, il confronto depone dell'andamento virtuoso delle nostre tariffe d'ormeggio"*.



PAOLO COSTA

Il secondo relatore è il presidente dell'Autorità portuale di Venezia, Paolo Costa. L'intervento è particolarmente atteso, stante la ferma posizione di Costa che vorrebbe cambiare l'attuale normativa riguardo le prestazioni dei servizi tecnico nautici. Molti sono gli argomenti affrontati dal presidente Costa, tutti attinenti a tali servizi e che richiamano, per esempio, Unione europea, Ministeri e Confitarma. Ma anche la stessa concorrenza tra i porti, certo non determinata dagli ormeggiatori, poiché: *"una nave va o non va in un porto perché loro costano poco o tanto"*. Semmai il dilemma sussiste nel considerare l'intero costo dei servizi tecnico nautici. *"Sono convinto che in questo momento il nostro Paese non stia affrontando al cuore il loro problema"*, afferma, lamentando che - sulla base della legge 84/94 - diversamente dagli interveti sull'organizzazione portuale di terra, nulla è stato fatto per i servizi a mare, ovvero per i servizi tecnico nautici erogati nei porti. Né, sempre riguardo i servizi tecnico nautici, si è mai prodotta *"una indagine congiunta tra Capitaneria di porto e Ministero per la determinazione della formazione sul costo base: il sapere se le tariffe in quel momento erano tariffe giuste o sbagliate"*. E richiama attenzione sull'importanza di fare questo, perché poi coinvolgono i meccanismi delle successive variazioni. Per cui, sapere se nel '94 le tariffe di un determinato porto erano troppo alte o troppo basse, "ma comunque ripartire su base omogenea su cui applicare i tassi d'inflazione" era una cosa da farsi. Da qui il fatto che a Venezia, Ravenna e Trieste siano praticate tariffe ben più elevate di quelle applicate nei porti concorrenti di Capodistria e di Fiume, che poi si traduce in perdite di quote di mercato. Perdite contro le quali il presidente dell'Autorità portuale di Venezia azzarda un suggerimento. Che *"una volta stabilito un prezzo equo, il tasso di variazione delle tariffe sia un meccanismo che incentivi l'efficienza a produrre servizi che oggettivamente 'lavorano' non per dare altro traffico, ma per scoraggiarne l'abbandono volto alla concorrenza*

Complimentandosi con il professor Costa per la chiarezza e la trasparenza espositiva dei suoi punti di vista, il coordinatore professor Carbone ritiene utile dare due risposte a quanto ascoltato. La prima risposta riguarda il sistema tariffario dei servizi tecnico nautici. Il quale: *"Così come è stato elaborato e attualmente opera è uno dei pochi sistemi tariffari nei quali sicuramente si applica un principio comunitario ancora più importante di tutti quelli che sono stati indicati. E cioè: il consumatore paga e il consumatore - come l'utente - controlla e partecipa in modo significativo alla elaborazione delle tariffe che dovrà pagare. È uno dei settori nei quali nella maniera più trasparente si verifica l'applicazione di un principio comunitario fondamentale"*. La seconda risposta è, invece, dedicata alla politica della concorrenza tra i porti. Che va benissimo, ma non si può pensare che essa venga svolta *"a scapito di criteri o parametri di sicurezza che volta a volta vengono stabiliti in sede locale, in modo tale da pregiudicarne una applicazione omogenea nell'ambito di tutto il territorio nazionale. Ed è lì che si giustifica la presenza della centralità in una determinazione dei criteri e dell'organizzazione di questo servizio"*. Ma anche di tutti i servizi tecnico nautici che tutti presentano questa caratteristica. *"E che non può certamente essere incrinata dall'esistenza di accordi a livello locale, che sarebbero gravemente pregiudizievoli rispetto ad una politica marittima nazionale che deve basarsi su parità di condizioni relativamente alla sicurezza dei traffici marittimi e alla sicurezza delle acque portuali"*.



FRANCESCO MUNARI

Dopo lo scambio di opinioni tra il presidente Costa e il coordinatore Carbone subentra la parte giuridica del convegno. Che è aperta da Francesco Munari, ordinario di Diritto dell'Unione europea presso l'Università di Genova. Munari aveva intitolato la sua relazione: *"Quali considerazioni sulle tariffe di ormeggio; ovvero, del rischio di buttare i bambini assieme all'acqua sporca"*. In base a ciò, ma anche su sollecitazioni del precedente intervento di Anna Botasso, inizia riflettendo sulle grandi differenze normative provocate dal concetto di concorrenza-si o concorrenza-no *(Se un mercato è perfettamente concorrenziale il problema del prezzo non esiste [...]; se, invece, la concorrenza non esiste, il discorso sul prezzo è molto diverso[...* sino*] a ragionare in termini di quali traffici orientare sulla base delle tariffe. [...* Cosa che*] ovviamente vale anche per i servizi tecnico nautici)*. Comunque, posto che la tariffa la si deve costruire, e considerati altri presupposti, il professor Munari si rifà ai dettami della legge, in particolare all'articolo 14. Un discorso complesso, quello via via proseguito del relatore, punteggiato da riferimenti quali: il gradimento Ue per la composizione tariffaria, *"frutto di un procedimento"*; dei problemi tra armamento e i loro rappresentanti, da non scaricare sul legislatore, poiché trattasi *"di rapporti tra rappresentanti e rappresentati"*; del livello delle partecipazioni alle istruttorie: *"che valorizzi l'elemento di centralità insieme con l'elemento locale";* cosa che Munari colloca *" nelle corde della*

normativa"). E ancora: la sicurezza, *"che deve essere standard in tutti i porti italiani"*; il modello organizzativo dei servizi tecnico nautici: *"Per come è disposto dal legislatore è un modello che conferisce ad un unico soggetto il diritto-obbligo di erogare questo servizio"*; concorrenza tra porti dove *"è importante che la regolazione del servizio funzionale alla sicurezza abbia una sua dimensione nazionale e non locale"*. E quindi: flusso delle informazioni maggiormente garantito a livello centrale, *"che interessa soprattutto il regolatore […] perché se io faccio un'istruttoria centrale o un'istruttoria locale, lo sappiamo benissimo che a livello locale alcuni utenti hanno un potere enorme di condizionamento della tariffa"*. Poi indica i vantaggi dei 'sistemi' portuali sull'oculata distribuzione dei traffici, scevri di localismi e prevaricazioni anticoncorrenziali; l'opportunità delle Autorità portuali di fare marketing; la mancanza del 'momento zero' per stabilire i livelli tariffari *("ma dopo vent'anni siamo sicuri che questo momento zero sia ancora così importante?")*. Ma anche: disciplina dell'organizzazione del servizio con la partecipazione del piano locale.
(A tale proposito Munari si concede un inciso sugli ormeggiatori, il cui servizio, *"generalmente viene reso alle navi in tempo reale, i mezzi sono adeguati alle caratteristiche delle navi, la qualità del servizio è sostanzialmente adeguata… Lo dico perché nel questionario che è stato richiesto e presentato dalla Commissione europea qualche mese fa a proposito dei servizi, e che è stato poi commentato alcuni giorni fa a Bruxelles, sui servizi d'ormeggio tra l'ottanta e l'ottantacinque per cento delle risposte sono state ampiamente soddisfacenti a livello europeo. Quindi, qui stiamo parlando di un servizio complessivamente molto efficiente; e io credo che in Italia siamo anche sopra a questo 80 - 85 per cento. Per cui se sul piano nazionale iniziamo a dire che è un servizio economicamente valido e che funziona e la 'cartina di tornasole' della qualità del servizio è data che mentre purtroppo cinque anni fa piangevamo la morte di un ormeggiatore – Rossano di Ravenna – a me non consta che ci siano mai stati incidenti in porto negli ultimi venti anni che siano in qualche modo riconducibili a responsabilità degli ormeggiatori. Il che vuol dire che il servizio funziona non bene, ma benissimo, perché non ci sono incidenti alle navi")*.
E per finire, le tariffe vere e proprie, ossia i meccanismi incentivanti sul tipo delle tariffe speciali, ad esempio, per navi traghetto utilizzate sulle 'autostrade del mare'; le modalità – concorso per entrare negli ormeggiatori; l'imposizione ai Gruppi di incrementare gli organici sulla base dei traffici, per cui pericolo 'prato fiorito' è inesistente; il play-step regolatori dei servizi… Insomma, una marea di argomenti esaminati e commentati, l'ultimo dei quali scagliato a riva con più forza, perché ritenuto poco persuasivo. *"Che è quello che dice 'quando il mercato decresce, tu non puoi essere anticiclo, ma devi perdere anche tu'. È vero nella misura in cui il soggetto regolato abbia la possibilità di modificare la domanda"*. Ad esempio, riferendosi agli ormeggiatori, *"temo che qualunque manovra tariffaria facessero difficilmente il numero delle navi che arrivano in porto cambierebbe"*. Piuttosto, *"in questi casi, è giusto, invece, proteggere il soggetto regolato, rispetto alla variazione della domanda di cui non è minimamente responsabile.* Aggiungendo che, *"nel mercato dei trasporti dei servizi portuali e dei servizi ancillari siamo in un fattore di domanda iper-anelastica; cioè, quale che sia lo abbiamo visto: il due per cento dei costi portuali sono degli ormeggiatori; se io dimezzo la tariffa miglioro dell'uno per cento i costi. Francamente mi pare che non sia una soluzione particolarmente efficace"*. Pertanto, *"secondo me l'attuale meccanismo per quanto riguarda il servizio di cui stiamo parlando è tuttora di gran lunga il migliore che si possa immaginare"*.



STEFANO ZUNARELLI

Il secondo rappresentante della scansione giuridica è Stefano Zunarelli, ordinario di Diritto dei Trasporti e della Navigazione all'Università degli Studi di Bologna. Esordisce ponendo il punto fermo della sicurezza. Ma c'è un problema. *"Quale è il modo in cui l'obiettivo della sicurezza può essere perseguita in maniera più efficiente; per essere più precisi: nella maniera ottimale per raggiungere quello che oggi tutti considerano l'obiettivo prioritario del nostro Paese"*. Quello cioè di sviluppare l'economia italiana. Il docente dell'Università di Bologna incentra la maggior parte del suo intervento sul tema della sicurezza. Che, a suo avviso, il problema non è solo quello di garantirla, ma di *"affrontare in maniera laica qual è il modo migliore di coniugare sicurezza e condizioni per lo sviluppo dei nostri porti e dei nostri territori: perché dietro ai porti ci sono i territori"*. Riguardo a porti e territori Zunarelli afferma di conoscere da molti anni il porto di Trieste, da quando Capodistria era un porticciolo. *"Oggi Capodistria fa molti più container di quanti non ne faccia Trieste. È un dato di fatto e quindi una ragione ci sarà; e sto parlando di un porto comunitario"*. Per cui, *"giustissimo che gli standard di sicurezza debbano essere gli stessi a livello nazionale, ma forse sarebbe il caso di attivarsi per far si che siano gli stessi a livello comunitario"*. E poi si chiede*: "Siamo sicuri che il meccanismo della riserva del mercato con un unico operatore sia sempre un meccanismo ottimale per raggiungere l'obiettivo della sicurezza, garantendo le condizioni per il massimo sviluppo? Credo qualche dubbio a questo riguardo possa venire"*, precisando di non riferirsi necessariamente agli ormeggiatori. *Però, nel momento in cui si possono garantire le stesse condizioni sul piano tecnico-operativo attraverso meccanismi diversi da quelli della riserva di una determinata attività ad un unico soggetto forse un approccio laico dovrebbe condurre a prendere in considerazione anche questa alternativa"*. Affrontando poi il tema delle tariffe (collegato ai fornitori del servizio universale) e dei relativi controlli, non ritiene sia la soluzione più efficace *"portare tutto a livello centrale"*. Richiamandosi all'esperienza del campo del trasporto pubblico locale dice che sul quale, "*non è che l'Unione europea abbia brillato sul piano della liberalizzazione e dello stimolo del senso della liberalizzazione"*. Ue che dopo avere stabilito il principio della concorrenza per il mercato, dove non si è attivata una concorrenza nel mercato, ha stabilito un altro principio: *"Cioè, quello che laddove*

l'operatore sia individuato direttamente dal soggetto pubblico affidante il servizio il livello della retribuzione deve essere stabilito sulla base di parametri oggettivi, avendo come punto di riferimento una impresa efficiente che eroga il medesimo servizio. Quindi, il principio del parametro dell'impresa efficiente oggi è un principio normativo a livello comunitario. Francamente non comprendo il perché non si debba entrare nel merito delle componenti del costo del servizio anche a livello dei servizi tecnico nautici". Riportando il discorso sulla sicurezza Zunarelli fa un'ultima considerazione, dettata dal suo percepire una crescente richiesta di servizi per la sicurezza nonché dal fatto che gli ormeggiatori in determinati casi operano fuori dalla propria riserva portuale. E allora, *"perché non sviluppare questo tipo di approccio, che possa garantire le condizioni per uno sviluppo dei porti?"*.
Alle argomentazioni del professor Zunarelli il coordinatore Carbone risponde con alcune precisazioni.



SERGIO MARIA CARBONE

Alle argomentazioni del professor Zunarelli il coordinatore Carbone risponde con alcune precisazioni. Innanzi tutto ricorda che gli ormeggiatori - che incidono del due per cento dei costi globali della portualità con riferimento alle navi in entrata e in uscita dai porti italiani - sono tutt'altro che il volano dello sviluppo economico del Paese. Poi, la professionalità, che deve essere non solo nazionale, ma anche a livello europeo: *"È quello per il quale l'associazione italiana di categoria si sta battendo da tempo; e i parametri di professionalità che richiede sono quelli previsti nella raccomandazione Imo del 2005, con riferimento specifico all'attività di ormeggio [...] a bordo, con riferimento alla nave, e a terra"*. Organizzazione: *"Dobbiamo dirci chiaramente che se l'organizzazione ha da essere 24 ore su 24 su tutto il porto, con un servizio adeguato e coerente alle esigenze delle sicurezza la struttura più efficiente è quella unica, e non attraverso la presenza di più soggetti erogatori che dovrebbero dotarsi in tutto il porto di personale in grado di svolgere questo servizio universale, 24 ore su 24, con caratteristiche idonee alle varie esigenze del porto*. Centralità. È un 'pass' che viene dato al sistema portuale per garantire che la concorrenza tra i porti non avvenga a detrimento del parametro di sicurezza. Ultima precisazione. Cosa vuol dire 'impresa efficiente'. *"È proprio quello che si deve svolgersi all'interno di quel procedimento, che purtroppo - mi si dice – non essersi sviluppato in maniera adeguata: sul piano partecipativo?, io non credo; sul piano distorsivo? E allora vengano fuori le ragioni della distorsione e dove sono. E si vadano a colpire quelle e soltanto quelle, ma non si metta in discussione per questo motivo il modello in generale di questa tipologia di servizi, che ha bisogno di questa sua caratteristica procedimentale e di governo centrale, per impedire che la competizione tra porti avvenga a scapito della sicurezza"*. Poi, indossando nuovamente la vesta di coordinatore, il professor Carbone chiama Luigi Merlo ad esporre il suo punto di vista.





LUIGI MERLO

Il presidente dell'Autorità portuale di Genova Luigi Merlo è qui in veste di presidente di Assoporti, e dunque attesa quanto quella del presidente costa. In conseguenza di ciò, colloca la discussione, *("che è molto preziosa, perché forse è la prima occasione dove si parla in maniera approfondita dei servizi tecnico nautici")* cercando di porla in una visione più ampia. Innanzi tutto vorrebbe che si avesse la consapevolezza che il sistema portuale italiano sta resistendo all'urto della crisi con molte difficoltà, perché privo della flessibilità per adeguarsi con all'andamento complessivo del mercato. Ma c'è un valore tipico del sistema portuale che viene prima di tutto. *"Che è un sistema solidaristico, perché si compone di molte, diverse, antiquate componenti: pubbliche, private, di servizio, di sistema. E se mettiamo in discussione questi temi, la deriva è talmente pesante che qual è la conclusione finale nessuno è in grado di dirlo"*. Questo non significa che il principio solidaristico deve portare a una paralisi di sistema. Infatti, essa è *"esattamente il contrario di una dinamica di mercato, soprattutto in una situazione profonda di crisi, come quella che stiamo vivendo". Detto ciò il presidente Merlo esprime un desiderio. "Che oggi vi sfoghiate un pò tutti, ma che da domani - raccogliendo l'invito che Assoporti ha fatto già dal mese di agosto - incominciassimo ad affrontare sul tavolo interassociativo una discussione che non sarà facile, ma che deve tendere a non lasciare tutto invariato, ma ad individuare un percorso modificato, ma condiviso"*. Riferendosi alla posizione assunta del collega presidente Paolo Costa il leader di Assoporti si è domandato: *"Come possiamo aiutarti a superare quelle tue difficoltà che però non possono diventare un tema di carattere nazionale"*, poiché in qualche modo debbono essere inquadrate in un sistema di oggettività? Pertanto, riproponendo l'invito al tavolo interassociativo. Quindi, rivolto al presidente di Angopi, Cesare Guidi, conclude. *"Io credo che non dobbiamo aspettare neppure un giorno ad attivare a questo tavolo di confronto; perché ogni giorno che passa può determinare ulteriori elementi d'incomprensioni, di tensioni, di difficoltà. Purtroppo non siamo aiutati anche da soggetti che potrebbero in qualche modo fungere in un ruolo propositivo, a partire dal Governo. [...] E quindi io credo ci sia l'esigenza anche vostra - consapevoli di difendere legittimamente il vostro lavoro - di doverci essere quale parte integrante per affiancarci e aiutarci nell'ambito della competizione e dei costi"*.

Una relazione molto costruttiva. Così, prima di passare la parola a Claudio Riciputi, il coordinatore Carbone ha definito la relazione del presidente di Assoporti, sposandone l'invito da lui avanzato. Così da porre in evidenza di confrontare tutte le cose su cui ci si è scontrati nel dibattito, per verificarne la veridicità. Ad esempio sul fatto che i costi storici fossero privi di qualsiasi fondamento, oppure no. E allora vengano esaminate tutte le componenti storiche, *"comprensive anche di quanti sono i guadagni effettivi che i singoli ormeggiatori effettivamente percepiscono; e si vedrà alla fine - almeno per quanto riguarda le tariffe di ormeggio - sono tutte ampiamente dimostrate e basate su efficienti funzionamenti nell'ambito dei vari porti nei quali le tariffe vengono stabilite"*. Poi chiama il successivo relatore, nella persona di Claudio Riciputi, dell'ufficio Politiche del lavoro, Relazioni industriali e Previdenza della Legacoop Servizi nazionale.



CLAUDIO RICIPUTI

Claudio Riciputi, interviene sostituendo il presidente di Legacoop, Ferdinando Palanti, impossibilitato a presenziare al convegno, subentro accettato molto volentieri per il rapporto *"molto positivo"* con l'Angopi, sin dalla trattativa sul contratto di lavoro della categoria degli ormeggiatori e barcaioli. Tracciando il quadro partecipativo delle aziende alla Legacoop Servizi il relatore afferma che il modello cooperativo risponda - nei suoi numeri - alle esigenze della collettività, *"offrendo beni e servizi e, al tempo stesso, alle necessità del singolo di trovare lavoro e occupazione"*. Dunque un cooperativismo diffuso in tutto il mondo, tanto più presente quanto più i Paesi sono economicamente avanzati, *"garantendo l'economia più evoluta, più concorrenziale"*. Traccia poi il profilo etico del movimento cooperativistico e delle sue attinenze - anche per l'intergenerazionalità dei suoi obiettivi - con i Gruppi ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani. Grazie al cui affinamento organizzativo, *"oggi ci troviamo in presenza di realtà dimostratasi in grado di gestire in modo dettagliato un servizio pubblico"*. E ne sottolinea le iniziative atte a consentire alla categoria di muoversi in maniera efficace ed efficiente . *"Penso ad esempio al 'Programma di formazione continua'"*, definito nel 2011 con il consenso del Ministero, del comando generale delle Capitanerie di porto, di Assoporti e delle associazioni dei rappresentanti degli utenti dei servizi, *"assolutamente coerenti con gli indirizzi comunitari in materia di formazione"*. Infine, una riflessione sulle liberalizzazioni, che ritiene meriti particolare attenzione nel caso dei servizi d'ormeggio, essenzialmente finalizzati alla sicurezza della navigazione e dell'approdo. *"Non è infatti azzardato ipotizzare che stravolgendo l'attuale modello organizzativo si rischi di pregiudicarne gli standard qualitativi"*. D'altra parte, non ritiene che i servizi d'ormeggio costituiscano un reale criticità per i porti, che devono, invece, affrontare e risolvere i loro problemi infrastrutturali.



ERIK DE NEEF

È poi la volta di Erik De Neef, dell'Ufficio finanziario e commerciale del Krve, primaria impresa di ormeggio e altri servizi del porto di Rotterdam. Il suo intervento è di carattere tecnico - professionale. Su questo aspetto informa che la settimana precedente a livello Ue da un questionario è emerso che il 75 per cento degli utenti portuali sono soddisfatti della qualità dei servizi tecnico nautici, mentre l'80 per cento si detto soddisfatto del servizio d'ormeggio. Un fatto positivo per tali servizi, "ma deludente per la Commissione europea, che tende a cambiare le cose in direzione del mercato aperto". Perciò, temendo la forza delle organizzazioni del lavoro portuale, la Commissione si volge verso i servizi tecnico nautici, considerati l'anello debole della portualità. Parla quindi della collaborazione tra ormeggiatori di Rotterdam e dei porti italiani, sorprendentemente e di forte sinergia; in ciò comprendendo anche gli aspetti della formulazione tariffaria, nella quale prevalgono solo le dimensioni della nave. Spiegando il suo punto di vista sulle politiche dei grandi armatori (disinteresse per la funzione pubblica dei servizi tecnico nautici, ma predilezione per il mercato aperto di tali servizi) De Neef rileva che per assicurare la sicurezza è cruciale il servizio di interesse pubblico quale quello prestato dagli ormeggiatori. Mentre, tramite un sistema di mercato aperto, si danneggerà la sicurezza, la sua disponibilità e accessibilità. In definitiva tale necessità diverrà un problema per le Autorità portuali. Ripercorrendo la storia della Krve e i tentativi concorrenziali nel porto di Rotterdam, finiti con il ricorso ad un operatore unico (ovviamente di alta qualità societaria e professionale) il relatore afferma: *"Siamo un buon esempio di come la legislazione futura può trarre buoni suggerimenti dal passato"*. E definisce le prestazioni della Krve un *"modello monopolistico di mercato aperto: le migliori componenti del monopolio combinate con i migliori componenti del mercato aperto"*. Poi, elogia il sistema di controllo tariffario adottato in Italia, tanto che se a livello europeo s'intende definire una disciplina del settore, *"ci piacerebbe che fosse scelto e implementato il vostro sistema, così che i porti in Europa possano incrementare efficienza e affidabilità"*.



CLAUDIO TARLAZZI

Conclusa la parentesi europea viene ripresa la scansione nazionale con Claudio Tarlazzi, segretario nazionale aggiunto del sindacato Uiltrasporti, qui rappresentante del sindacato unitario, che imposta il proprio intervento con alcune riflessioni di carattere generale. Riflessioni riguardanti la situazione dell'economia marittima e dei porti, sui quali grava la compressione dei costi, con conseguenze sul lavoro e sulla sicurezza. *"Per questo, l'aggiornamento della legge 84/94, pur avendo in sé elementi qualificanti e senza scardinarne gli impianti, dovrebbe con maggiore efficacia essere di stimolo al cambiamento e orientarsi verso la costituzione di vere e proprie 'authority di sistema', che abbiano la capacità di valorizzare le vocazioni specialistiche dei singoli porti […] consegnando agli enti di governo gli strumenti reali per gestire i processi di pianificazione e realizzazione delle infrastrutture portuali"*. Questo al fine di regolare meglio la gestione portuale contemperando la competitività con la qualificazione professionale e la tutela del lavoro con particolare riguardo alla sicurezza. Proseguendo nelle proprie riflessioni, il sindacalista di Uiltrasporti cita i risultati di due analisi, in cui entrambe *rilevano che il costo dei servizi tecnico nautici non incide sulla competitività dei porti oggetto della ricerca. "Quelle conclusioni mantengono ancora oggi tutta la loro efficacia, tenendo conto con particolare riferimento al servizio di ormeggio e della relativa dinamica tariffaria"*. A tale proposito nota che *"l'aumento tariffario dal 1991 ad oggi a seguito delle istruttorie ha fatto registrare una dinamica quattro volte inferiore rispetto l'andamento dell'inflazione. Nel mentre i Gruppi hanno conservato grande capacità di investimento e di aumento della qualificazione professionale, attraverso l'implementazione dell'attività formativa"*. Claudio Tarlazzi termina il proprio intervento indicando una significativa cifra percentuale, che riguarda l'intera categoria degli ormeggiatori e barcaioli sotto il profilo professionale: *"Dal 1991 ad oggi hanno fatto un incremento dell'organico di quasi il 15 per cento senza gravare sui costi del servizio"*.



VIDMER MERCATALI

Sul podio sale ora Vidmer Mercatali, componente della V Commissione del Senato, che, da ravennate, ha visto nascere la cooperativa degli ormeggiatori, festeggiata per il suo ventennale. Ed esordisce facendole un complimento: *"Anche se si introducesse la concorrenza non avrei alcuna preoccupazione, perché è un Gruppo in salute, che ha lavorato bene, soprattutto dal punto di vista tecnico professionale"*. Si concede poi un intermezzo per sostenere la validità dell'approvazione da parte del Senato della revisione della legge 84/94, prima di produrre il suo affondo. *"È chiaro che bisogna cominciare a ragionare per dei sistemi portuali: il nord Adriatico, il nord Tirreno… Bisogna cominciare a ragionare con una logica di sistema, se vogliamo diventare davvero la 'piattaforma d'Europa' e recuperare quello che quest'anno abbiamo perso. La sfida è quella! Mettendo a sistema abbiamo la possibilità di specializzare ancora di più i terminal, di aumentare e migliorare la sicurezza dei porti e fare in modo che anche i servizi tecnico nautici diventino più competitivi, perché più specializzati"*.



FRANCESCO NERLI

È quindi la volta di Francesco Nerli, ex presidente Assoporti nonché past president delle port authority di Civitavecchia e di Napoli, ora presentato quale esperto del comparto marittimo-portuale. Nerli ringrazia per l'occasione e la raccoglie al volo per fare un premessa. Che è quella di auspicare che la discussione sui servizi tecnico nautici non *"diventi una questione rancorosa, perché se non davvero non faremmo un servizio a nessuno"*. Ciò detto, affronta il discorso della sicurezza. E afferma: *"Io sono dell'avviso, non lo dico per solidarietà e nostalgia, ma il soggetto principale che deve regolare il compendio sicurezza-costi è l'Autorità portuale, come in tutta Europa. Poi è chiaro che il segmento della sicurezza della navigazione dentro il porto compete alla Capitaneria, ci mancherebbe altro! Ma la relazione e il prodotto finale non può che essere un compendio regolato da chi ha la responsabilità di gestire, governare e far sviluppare quel porto. Perché se non ci chiariamo bene questo, tanti degli argomenti che sentiamo sono anche timori, paure, e sono differenti atteggiamenti che si hanno porto per porto, anche nelle relazioni tra Autorità portuali e Autorità marittime"*. Poi, parlando degli accordi interassociativi e annunciando il sostegno del gruppo PD alla Commissione Porti alla Camera a tali accordi, si dice d'accordo con il proprio successore alla presidenza di Assoporti, Luigi Merlo, che poco prima ha proposto di affrontare una discussione sul tavolo interassociativo. Per cui: *"Si vada a una discussione, si vada a questi approfondimenti e si vedrà"*. Anche perché: *"Noi si parla tanto di accordo interassociativo, ma da cinque anni, da quando è stato siglato, non è stato tradotto in norma di legge, e la prontezza operativa non è mai stata realizzata"*. Pertanto, per rendere più competitivi i nostri porti, *"si ha bisogno di vedere tutti gli attori intorno a un tavolo con lo stesso spirito concertativo che è all'interno dei comitati portuali"*.



CESARE GUIDI

A Cesare Guidi, presidente di Angopi (e giova ricordarlo, socio ormeggiatore per molti anni del Gruppo del porto di Ravenna, dal quale è sceso in pensione), il compito di chiudere la celebrazione. Anche in questo caso, il suo intervento viene qui di seguito pubblicato integralmente. Ma, anche in questo caso si richiama l'attenzione su alcuni passaggi del suo intervento. Passaggi per altro non contenuti nella sua relazione, ma dettati da affermazioni espresse, o da riflessioni stimolate da precedenti affermazioni. Rispondendo a una sensazione di un relatore riguardo una presunta affinità degli ormeggiatori a dipendenti pubblici, il presidente di Angopi tiene a precisare di non avere alcunché da eccepire nei confronti di tali dipendenti : *"Soprattutto per chi svolge seriamente e puntualmente il proprio servizio"*. Ma, *"noi siamo una di quelle realtà che hanno fatto della flessibilità un punto di forza, non la precarizzazione…"*. Qui richiamandosi all'esempio del Gruppo di Crotone formato da tre ormeggiatori, *"che coprendo la distanza di 110 kilometri dal porto di Corigliano, organizzano la loro vita sulla base delle esigenze della nave!* Non solo: *"Di 14 Gruppi-Cooperative su 61 non è possibile nemmeno applicare i minimi contrattuali!* Parlando poi di costi nei porti italiani comparati con altre realtà portuali europee (in particolare francesi e spagnoli) si è chiesto se anche il costo della vita è stato comparato, oppure se si sia tenuto conto delle varie situazioni di difficoltà, o ancora se si siano calcolati i fuori orari… Sostiene quindi l'efficienza dei servizi della categoria degli ormeggiatori e barcaioli e la congruità dei loro costi, come da *"tabelle depositate presso l'autorità garante specifiche porto per porto"*. Ciò ribadito in occasione dell'ultima istruttoria che aveva perplessità. *"Voleva confrontare i dati proprio alla luce del sole e abbiamo spalancato i nostri libri"*. Non solo, "Oltre a Roma ci siamo trovati anche in un porto con un'autorevole commissione che rappresentava e tutelava gli interessi di quell'autorità portuale, e abbiamo ricevuto i complimenti per la serietà dell'impostazione dei costi, sia per quanto riguarda i costi di gestione, sia per quanto riguarda la disciplina e l'organizzazione". E termina il suo 'fuori contesto' affermando: *"Noi sì che siamo stati pronti; abbiamo cambiato il sistema tariffario da costo della manodopera a tariffa di servizio e potrei elencare un'infinità di processi e dei cambiamenti che abbiamo messo in piedi e realizzato. E qualcosa è stato anche rappresentato qui questo pomeriggio"*.





Autorità, illustri ospiti, amici, colleghi, signore e signori nel porgervi il mio saluto desidero ringraziarvi per essere intervenuti alla celebrazione del nostro ventennale. Certo l'Anno internazionale delle Cooperative, voluto dall'ONU in questo 2012, non poteva coincidere con una crisi peggiore per l'economia mondiale. Eppure mai come ora, di fronte ai disastri di un mercato globale che ha aggravato le diseguaglianze sociali, alimentato nuova disoccupazione, gettato nella povertà strati sempre più ampi di società, risaltano con maggiore evidenza le virtù di un modello imprenditoriale nato quasi 160 anni fa in Inghilterra, i cui valori fondanti dimorano ancora ben saldi nei comportamenti e nelle finalità sociali delle cooperative di tutto il mondo.

Ma veniamo a noi ! Il 1° Agosto 1992, primo in Italia, il Gruppo Ormeggiatori di Ravenna assunse la veste giuridica di Società Cooperativa a Responsabilità Limitata, determinando la collocazione della nuova struttura del Gruppo autogestendo in modo più compiuto un servizio di interesse generale. Infatti, il nostro modello se da una parte soggiace alla disciplina del Codice della Navigazione che prevede in capo al Comandante del Porto il potere di costituzione del Gruppo, in funzione di esigenze di traffico, organizzative e soprattutto di sicurezza, Gruppo composto da ormeggiatori iscritti in appositi registri e coordinati dall'Autorità Marittima, dall'altra favorisce le esigenze di efficienza ed economicità ancor più valorizzate dalla nostra scelta cooperativistica con la quale istituzionalmente privilegiamo gli interessi generali piuttosto che quelli individuali e/o particolari. Una difesa dell'interesse pubblico, per il quale, lasciatemelo dire, "tutto ciò che realizziamo è per il porto, per la sua sicurezza, per la sua capacità di offrire e garantire una navigazione sicura".

Con orgoglio posso dire che ci sentiamo artefici di un servizio, inteso come una precondizione per il buon funzionamento del porto, che è tale in quanto coloro che lo esercitano sono consapevoli di svolgere una funzione di alto significato non solo per il comparto marittimo-portuale, ma a favore dell'intera comunità. Si è scelto così di costruire un'entità dalle forti caratteristiche di solidarietà, unendo le finalità del nostro ruolo con la volontà di gestione democratica – l'autogoverno – del Gruppo e dove il patrimonio realizzato e la sua **indivisibilità** assumono un valore intergenerazionale non solo a garanzia di un futuro sviluppo per nuove generazioni, ma anche dell'intera portualità.

Il modello Gruppo-Cooperativa, quindi, è connotato da una forza di democrazia interna basata sul valore del "**fare insieme**". Felice sintesi tra solidarietà-efficienza che va realizzata, a mio modo di vedere, attraverso percorsi che premino l'impegno, la crescita professionale e la competenza di ogni ormeggiatore. Sottolineo trattasi di una competenza che non nasce dal nulla, non è innata in nessuno di noi, ma è acquisita, si è sviluppata e si sviluppa quotidianamente nel nostre operare garantendo un servizio 24 ore al giorno per tutti i giorni dell'anno con qualsiasi condimeteo e in tutto l'ambito portuale e negli specchi acquei adiacenti. A tal riguardo giova ricordare, per esempio, il nostro soccorso alla M/N Fofi, posizionata alle coordinate 44° 24' Nord e 12° 40' Est, distante 20 miglia a E dal porto dove, in una giornata di nebbia fitta, siamo intervenuti per primi trasbordando l'equipaggio della nave completamente avvolta dalle fiamme e dal fumo denso. Come anche l'opera di soccorso da noi svolta che ha permesso il salvataggio di dieci (dico dieci) vite umane strappate da morte sicura in preda alla furia del mare. Per tale ennesimo gesto siamo stati insigniti con medaglie al valore della Marina.

La nostra autogestione è, comunque, vincolata al Codice della Navigazione che attribuisce all'Autorità Marittima, gerarchicamente sovraordinata, il potere di disciplina per ciò che concerne l'organico del Gruppo, le modalità di erogazione del servizio, le caratteristiche dei mezzi nautici. Dall'esperienza acquisita, riteniamo **comunque, che la formula "Gruppo / Cooperativa"** si presti meglio alle generali esigenze portuali, in quanto, non indebolendo la funzione pubblica e la qualità dei servizi, favorisce una cultura condivisa in grado di coniugare economia e solidarietà. È inoltre un modello di impresa cresciuto in modo congeniale sulla centralità della persona, nel senso più pieno del termine, perché abbraccia: mutualità e partecipazione, possibilità di rappresentanza e di tutela delle condizioni occupazionali, qualità e dignità di lavoro e di vita. Una concezione che affonda le sue radici nell'azione di un'opera e di una fatica che non hanno termine, e che si espande attraverso quei meccanismi essenziali allo sviluppo proprio delle società cooperative. Giova inoltre rilevare che l'aspetto sociale prevalente della nostra attività ci permette, soprattutto, di porre al centro il *lavoro* nelle sue varie forme: *occupazione, sicurezza, professionalità, formazione e chiaramente salario!* Salario con il quale viviamo, non avendo altri redditi e del quale quindi non possiamo fare a meno.

Il ventennale di vita costituisce un motivo valido e stimolante per una rievocazione, senza trionfalismi ma con giusto vanto, di un periodo densissimo di avvenimenti caratterizzato da straordinari e profondi mutamenti, di grandi novità che hanno interessato l'intero mondo in un quadro politico in costante cambiamento. Nell'analizzare questi primi vent'anni, evitando di cadere in una sterile autocelebrazione, emerge soprattutto il valore e gli effetti di risultati riconducibili non solo ad una nostra fattiva e corale partecipazione ma anche, al coinvolgimento, all'integrazione, all'interiorizzazione di quei processi portuali e marittimi di cui siamo una tangibile espressione. Un concreto esempio è la nostra partecipazione a operazioni in ambito off-shore per il corretto posizionamento – di particolari e complesse strutture – per l'ormeggio/disormeggio su navi adibite al trasporto di piattaforme di trivellazione petrolifere da dislocare al largo delle coste in varie parti del mondo, in collaborazione con la KRVE (ormeggiatori di Rotterdam). Ciò premesso corre l'obbligo di evidenziare che trattasi di una fattiva collaborazione con colleghi molto preparati, finalizzata, in modo precipuo, a qualificare ulteriormente la nostra esperienza professionale. Oggi, grazie a questa collaborazione con la KRVE possiamo mostrare all'intero mondo marittimo/portuale il livello di competenza, professionalità e qualificazione che ci contraddistingue come ormeggiatori italiani.

Al riguardo viene corretto segnalare una operazione molto importante. Trattasi dell'assistenza durata per tutto il trasferimento via mare, 20 giorni, dell'intero terminale A-LNG da Algesiras a Porto Levante. Operazione a cui hanno partecipato 3 ormeggiatori italiani di cui un ravennate. Proprio a tale Terminale oggi noi insieme ai Gruppi di Chioggia e di Venezia eroghiamo il nostro servizio per l'ormeggio e disormeggio delle grosse navi gasiere, attraverso la messa a disposizione di qualificate e formate maestranze con l'impiego di mezzi nautici, realizzati secondo criteri costruttivi indicati in base alla nostra esperienza/competenza e che peraltro hanno stravolto le indicazioni formulate dai progettisti. Ma il dato più rilevante – superato l'iniziale scetticismo che gli americani della Exxon, nella loro qualità di responsabili del Terminal, nutrivano nei nostri riguardi – è che oggi il servizio viene erogato con piena soddisfazione da parte degli responsabili Exxon.

A dimostrazione di quanto appena affermato riporto di seguito l'estratto di alcune e-mail ricevute:

1) dallo Shore Base Manager Adriatic LNG "I wish to extend to all of you my personal compliments for the excellent work and cooperation showed during the berthing and unberthing … It was at that stage very important to us to stay inside a short good weather window and allow that the vessel could perform the commercial operations within this window, …" *(desidero estendere i miei personali complimenti a tutti voi per l'eccellente lavoro e cooperazione dimostrata durante l'ormeggio ed il disormeggio … in questa fase è stato per noi molto importante poter stare all'interno di una breve finestre di tempo che ci ha permesso di svolgere le operazioni commerciali all'interno dei tempi previsti…)*.
2) dal Marine Superintendent: "On behalf of the Adriatic LNG Operations, and I would like to thank all members of the Mooring Team for their dedication, excellent performance and high competency during the recent LNGC activities. …We would like to recognize your focus on effective coordination and resource availability without impediments or complaints. A great pleasure to work with you." *(A nome del GNL Adriatico, vorrei ringraziare tutti i membri del team Marine per la loro dedizione, ottime prestazioni e alta competenza nel corso della recente attività LNGC. ... è con piacere che rileviamo la vostra attenzione su un coordinamento efficace e la disponibilità delle risorse, senza impedimenti o reclami. È un grande piacere lavorare con voi. Ancora una volta Grazie)*.

La radice storica dell'attività degli Ormeggiatori, e cioè "la vita dell'uomo sul mare", sintetizza un mondo, quello dei porti, sviluppatosi dalla notte dei tempi anche con enorme fatica. Il mare infatti, ha unito i popoli e favorito il diffondersi della civiltà umana. I porti dunque, luoghi di interscambio fra i vari modi di trasporto, crocevia d'imbarco e sbarco di passeggeri e merci, obbligati a dare risposte praticabili all'esigenza dello sviluppo economico dove restano sicuramente di grande importanza quelle condizioni intrinseche legate all'efficienza delle prestazioni e dei servizi e alla superiore sicurezza. Sicurezza che nelle acque portuali è la garanzia funzionale per un trasporto di qualità, ma è soprattutto una garanzia alla comunità e al territorio-ambiente localizzati intorno al porto.

Sicurezza allora, come competenza acquisita nell'intervenire con idonei comportamenti ed appropriate tecniche, per prevenire o delimitare il rischio mitigando gli effetti e le conseguenze degli incidenti e dei sinistri che comunque accadono. Molte volte l'intolleranza che si registra su tali questioni è per di più dettata dalle ragioni del particolare, dell'interesse parziale, sempre più forti di quelle del bene comune, rischiando così di invalidare tutto un sistema che non solo funziona, ma funziona bene. La garanzia della sicurezza dunque, ha un preciso e grande valore economico che non può essere calcolato a priori nel conto costi-benefici, ma può essere purtroppo valutato solo a posteriori.

A mio parere l'imponderabile non è possibile valutarlo con criteri numerici oggettivi e quantitativi in quanto a priori si

ignorano alcuni dati di fatto che si possono registrare solo *ex post*. Si tratterebbe, infatti, di obbedire in termini di "securitymetria" alla quantificazione della qualità e funzione di un'attività di sicurezza e degli effetti devastanti provocati dall'insicurezza e degli incidenti quando avvengono. Sicurezza, quindi, come valore irrinunciabile, intrinsecamente legato all'efficienza e per questo da considerare come un risparmio. Un Porto se vuole essere davvero efficiente non deve mai rinunciare a garantire validi standard di sicurezza, perché occorre sempre ricordare che ancora oggi mantiene la sua funzione primordiale di rifugio di navi, dove solcano e interagiscono le più variegate unità.
Queste considerazioni sono occasione per una riflessione sull'armamento sub-standard come un problema che riguarda un po' tutti: gli operatori, gli armatori, i lavoratori e le Amministrazioni. Ravenna, punto nodale e cruciale dei traffici marittimi da/per i porti delle coste balcaniche, della penisola ellenica, del Mar Nero, del Mediterraneo Orientale e oltre, risente della qualità del naviglio battente bandiere di convenienza e che scalano il nostro porto, compresi i vari sequestri conservativi, imposti dall'autorità giudiziaria, che si traducono nella continua nostra assistenza a navi in completo stato di abbandono.
Nel Porto quindi, articolato complesso di spazi e attività, diviene giocoforza disciplinare e garantire servizi in grado di coadiuvare in modo sicuro le navi, che sappiamo in molti casi armate con equipaggi multilingua e provenienti da più parti del mondo. Peraltro in un porto-canale come Ravenna dove l'entrata e l'uscita delle navi in molte circostanze è organizzata in convogli e dove le fasi più delicate delle manovre si presentano in spazi angusti con vincoli e pericoli "obbiettivamente" non eliminabili. Trattasi di vincoli e impedimenti non eliminabili nonostante lo straordinario apporto svolto a Ravenna con l'istituzione dell'Autorità Portuale che in questi anni ha intrapreso un'efficace percorso per colmare i gravi ritardi strutturali accumulati dal nostro porto in termini di: pescaggio, profili delle linee di sponda, navigazione notturna.
Per quanto concerne, quindi, il servizio che oggi stiamo celebrando, innanzitutto va considerato non solo nella sua importante e significativa attività d'istituto, ma come un servizio che ha una natura assai composita con diverse competenze e funzioni, reso in modo unitario in tutto il porto. Occorre infatti, segnalare che l'opera degli ormeggiatori non si esaurisce alle sole manovre di accosto, ma la "multifunzionalità" si interseca con una presenza che è fondamentale per la difesa degli interessi generali e in tutti i casi di imprevedibile straordinarietà. Proprio perché consapevoli di questo ruolo non va sottaciuta, anzi tutt'altro, l'azione posta in essere dal Gruppo per la soluzione di emergenze anche inusuali, ma che comunque esprimono ciò che succede concretamente in ambito portuale. Va infatti rilevato che tutti i servizi rientranti negli obblighi di servizio pubblico, disciplinati dal Regolamento di esecuzione al servizio emanato dalla Capitaneria di Porto e così come disposto dall'art 2 dell'Ordinanza n. 86/2009… sono erogati senza nessun addebito.
Tali azioni affermano l'affidabilità del servizio di ormeggio e la sua importanza, ed è in questa cornice che si delinea l'esclusivo impiego di gente preparata con una chiara qualifica professionale che deriva dall'esperienza di tanti anni di vita sul mare e nel porto, anche attraverso appositi corsi che ormai da anni si svolgono costantemente. Non ultimo il programma di aggiornamento e qualificazione specifico per la categoria sviluppato dall'ANGOPI che, attraverso un qualificato centro di formazione, ha disposto una piattaforma informatica che permette la FAD (formazione a distanza). È d'obbligo rilevare che il suddetto piano formativo è stato riconosciuto dalle Organizzazioni Sindacali Nazionali Filt/Cgil, Fit/Cisl e Uiltrasporti, dal competente Ministero, dal COGECAP (Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto, ***ndr***), dalle Associazioni Nazionali degli Utenti portuali e da Assoporti. Allora è innegabile che la preparazione maturata durante le più variegate situazioni in tutto l'ambito portuale, favorisce l'attitudine mentale, oltre che fisica, ad affrontare condizioni di rischio senza panico, che sappiamo essere pessimo consigliere.
Chiudo questa breve introduzione esternando un sentimento di fiducia che ci viene dall'aver visto con il provvedimento approvato dal Senato, riconfermato il valore del lavoro svolto, pur tra molte difficoltà. L'odierno appuntamento ci auguriamo costituisca una base utile per delineare gli indirizzi futuri e in ogni modo rappresenti un'occasione per confermare un modello che non solo dimostra la propria capacità di essere attuale e d'innovarsi rispetto ai complessi mutamenti che avvengono, ma anzi è in grado di offrire i maggiori vantaggi anche sul piano dei costi che si traducono, per esempio per il Gruppo di Ravenna, in tariffe che risultano, in questi vent'anni di vita della nostra cooperativa, incrementate del 19.39% rispetto al valore inflattivo che, per lo stesso periodo, risulta essere dell'80,49% (quindi ben quattro volte sotto l'inflazione).
Riflettendo a consuntivo su questo ventennio possiamo certamente affermare la straordinarietà della categoria degli ormeggiatori. Una categoria che ha ancora l'opportunità di svilupparsi, acquisendo un ruolo più efficacie nell'economia portuale, perché sta investendo, si sta continuamente qualificando, con una stella polare ben precisa che gli deriva dal saper vivere il mare secondo le tradizioni marinare, giacché è in questo ruolo che può contribuire alla sempre più necessaria valorizzazione della qualità complessiva del porto. Con questo spirito e questa convinzione entriamo nel nostro terzo decennio di vita, determinati come sempre a fare la nostra parte ed impegnati a farla ancora meglio, ma soprattutto trovando nella coesione dell'intera Cooperativa la gratificazione più profonda nel fare la nostra difficile, impegnativa, rischiosa ma per noi ormeggiatori, straordinaria professione.
Prima di chiudere ritengo doveroso rendere omaggio a quei soci fondatori e mi riferisco in particolare a Eddio, Filippo e Manolo, che oggi non sono qui a presenziare questo anniversario e penso di non poter fare di meglio se non dire, con deferente rispetto, che la loro morte ci ha infuso la consapevolezza dei veri rischi che si celano nel nostro quotidiano operare rendendoci un po' più maturi. Grazie al loro contributo è sorto "l'edificio" che abbiamo costruito, edificio però che non deve mai deteriorarsi, ma deve essere perfezionato e adeguato alle esigenze che via via si presentano. Un ringraziamento a tutti per la numerosa partecipazione e augurandovi buon lavoro passo la parola agli altri illustri relatori.

Mauro SAMARITANI



Ringrazio il Gruppo Cooperativa Ormeggiatori del porto di Ravenna per l'iniziativa che ha voluto organizzare non limitandosi ad un mero atto celebrativo.

Hic Rhodus, hic salta, mi viene da dire, favorendo appunto in campo aperto un momento di confronto su temi attuali che non scadano nelle solite gherminelle polemiche ovvero in ossessioni spasmodiche utili per la stampa, ma che di fatto rendono una categoria come la nostra ***prigioniera ad ogni levare*** del sole, per la concreta preoccupazione che ogni giornata trascini con sé una grande quantità di cattive notizie.

Sono passati vent'anni dalla costituzione della vostra società cooperativa.

In questo momento celebrativo credo sia giusto ricordare il serio e costruttivo lavoro svolto *assieme alla nostra Associazione*, proprio in questi uffici, dal compianto Cavallini che avvalendosi della qualificata collaborazione di Gardella, Ravaioli, Sabadini e Zannoni, si è riusciti *per quel tempo*, e anticipando addirittura la legge 84/94, a far passare il cammello nella cruna dell'ago, vestendo il Gruppo con la forma giuridica di società cooperativa **con l'obiettivo** di rafforzare la nostra funzione di servizio pubblico, legato sempre più intimamente alla difesa dell'interesse generale e massimamente della sicurezza portuale.

Una cesura epocale. Una metamorfosi resa ancora più difficile dal fatto che non si è svolta attraverso una serie graduata di processi, ma da una molteplicità di processi diversi.

Erano gli anni in cui *con azione proattiva*, siamo passati dalla tariffa compensativa della mano d'opera alla tariffa di servizio, abbiamo investito nella nuova sede, ammodernato la flotta nautica, definito un piano formativo che ci avrebbe, *come sta avvenendo*, accompagnato per tutta la vita lavorativa.

Un'epoca di grande trasformazione sotto la spinta dell'incessante rinnovamento che **stava** avvenendo nello shipping e nella portualità nazionale.

Chi siamo dunque.

Siamo i Gruppi/Cooperative organizzazioni di lavoratori con gli stessi doveri e poi gli stessi diritti che rappresentano non solo il migliore punto di riferimento per gli ormeggiatori, ma pure, con riferimento alla nostra attività, per gli specifici interessi dello shipping e della portualità.

Parlando di cooperativa innanzitutto va detto che "il sistema tariffario impostoci" – che sembra l'argomento centrale – in

definitiva, stabilisce che dalla tariffa si prenda solamente il nostro, la componente salariale, non altro. L'altro lo gestiamo a vantaggio dell'efficienza e della funzionalità del Gruppo e del servizio, perciò a favore dell'intera comunità portuale e della sua sicurezza.
Siamo di fronte a grandiosi stravolgimenti che hanno cambiato il mondo amplificando e moltiplicato i confini dello sviluppo umano. Al tempo stesso il mondo è stato inondato di debiti e l'economia di carta si è mangiata le cose, il lavoro, il fare produttivo, i diritti sociali, il sentirsi parte di una società. L'intera condizione del lavoro umano indietreggia.
E la crisi dura ormai da cinque anni, ma nessuno dice ancora come se ne esce., forse nel '15.
È pur vero che la storia non si ripete mai allo stesso modo; però sembra avere il pregio di insegnarci tante cose, mostrando gli errori del passato (come per esempio la lunga e dissennata stagione delle privatizzazioni) dandoci quindi la possibilità di non ripeterli. Una lezione che in questo drammatico momento di crisi faremmo bene a tenere presente.
È per questo che da più parti si sollecita il ritorno dello Stato imprenditore e al rafforzamento di quello che rappresenta un nostro patrimonio peculiare: la presenza di imprese la cui priorità d'azione non sia la massimizzazione del profitto, la crescita illimitata, il concetto di mangiare o essere mangiati. Quindi penso al rafforzamento i*n primis* delle cooperative che andrebbero in qualche modo "valorizzate" nella loro missione.
Missione che i Gruppi in questi anni hanno tradotto nella loro stella polare mettendo al centro delle proprie relazioni **comportamenti** che non si basano sulla ricerca del massimo profitto, **ma** sull'aiuto reciproco, sull'empatia e sulla condivisione intesa anche come massimo contributo per il bene comune, nella loro missione ***come modello ideale*** per la più efficiente organizzazione di mezzi e persone per l'erogazione di alcune tipologie di servizi tra i quali, in particolare, quelli di ormeggio.
I Gruppi/Cooperativa hanno dimostrato *inoltre*, di sapersi autogestire con successo un servizio dalla precisa connotazione pubblicistica, erogato con piena soddisfazione da parte dell'utente e nello stesso tempo di migliorare, *in generale*, la situazione dei soci/lavoratori favorendo una cultura civica comune nella quale il lavoro svolto acquista un **carattere sociale** prima ancora che lo acquisti lo stesso processo lavorativo, garantendo *al tempo stesso* che i lavoratori provvedano ad autogestire il massimo impegno e l'intensificazione dell'uso del lavoro vivo, al fine di ottimizzare l'erogazione del loro servizio.
Nei nostri Gruppi la creazione di ricchezza appartiene a tutti: tanto nella sfera individuale quanto in quella sociale ed è questa condizione che produce quelle motivazioni intrinseche per il raggiungimento di obiettivi comuni nei quali si alimentano i presupposti della nostra cooperazione.
Parafrasando Gramsci dico che "si riscrive la storia; perché non si dovrebbe riscrivere la scienza economica, prima in termini di costo di produzione e poi di utilità e quindi di equilibrio statico e poi di equilibrio dinamico. In effetti è molto facile lasciarsi prendere dalle somiglianze esteriori e non vedere le somiglianze nascoste e i **nessi** necessari ma camuffati. Si ha quindi l'impressione di uno che non possa dormire per il chiarore lunare, e si sforzi di ammazzare quante più lucciole che può, persuaso che il chiarore diminuirà o sparirà." Ed è su questo appunto che desideriamo confrontarci.
Lo studio fornito dalla dott.ssa Botasso nel suo intervento, che non risulta affatto ancorato ad una concezione tolemaica del mondo, conferma, se mai ce ne fosse stato bisogno, la bontà del modello organizzativo e tariffario che il legislatore italiano ha definito per i nostri servizi.
Proprio con riferimento alle questioni tariffarie, le considerazioni sopra esposte mi pare chiariscano le motivazioni per cui non si può pensare di utilizzare la nostra tariffa come leva per la promozione commerciale di un porto. Intanto per la sostanziale indipendenza della competitività di uno scalo dalle nostre tariffe che *i*) gli studi citati da Tarlazzi hanno dimostrato, *ii*) che il lavoro del Dipartimento di Economia dell'Università di Genova ha confermato *iii*) che il recente questionario diffuso dalla commissione Europea (DG Move) ha ulteriormente ribadito.



E ancora. La presente ripartizione su varie tipologie di traffico, sulla base degli attuali spazi, è equa. Quindi, qualsiasi alterazione sensibile nell'ottica di promuovere una certa tipologia di traffico, finirebbe inevitabilmente per scaricare su altre tipologie costi impropri (su cui torno), creando situazioni discriminatorie tra gli utenti, censurabili sia in sede nazionale che comunitaria.
Diverso, naturalmente, è il discorso qualora ci si trovi in presenza di un traffico

aggiuntivo su nuovi spazi a disposizione promosso da una nuova tipologia di utenti per il quale sia possibile individuare una specifica tariffa che consenta comunque, ***a tutti gli utenti*** di poter trarre beneficio dagli aggiuntivi introiti prodotti dal nuovo traffico.
È questo, ad esempio, il caso del terminal crocieristico nel porto di Ravenna, inaugurato nel 2010 nell'ambito del progetto promosso dall'Autorità Portuale, teso ad ampliare l'offerta di questo porto, già in grado di offrire servizi per ogni tipo di merce, ad un nuovo segmento di traffico su nuovi spazi specificamente ad essi dedicati.
Già prima che si completasse la realizzazione dello scalo passeggeri, fu proprio l'Autorità portuale a richiedere la prevista istruttoria tariffaria in sede ministeriale, per verificare l'esistenza di condizioni utili a definire una tariffa specifica ed i benefici a favore della **generalità** degli altri utenti.
Durante tale istruttoria, attraverso un'adeguata rimodulazione organizzativa delle risorse disponibili e dell'impegno lavorativo, si appurò che il traffico allora programmato non avrebbe inciso sull'esistente organizzazione del servizio, che poteva essere prestato anche alle navi da crociera con la medesima dotazione di uomini e mezzi esistenti nelle disponibilità del Gruppo.
Con l'emanazione dell'Ordinanza 32/2010 si concluse quell'istruttoria, nel corso della quale tutti i soggetti coinvolti condivisero l'esigenza manifestata dall'Autorità Portuale, peraltro giustificata dalla specificità del servizio richiesto anche in funzione della sua localizzazione nell'ambito degli spazi portuali.
Devo dire che il tempo ha dimostrato che quella scelta è stata corretta, dal momento che da un primo esame dei dati utili ai fini dell'applicazione dei vigenti criteri e meccanismi tariffari, soprattutto per effetto degli introiti derivanti dal traffico crocieristico nel frattempo sviluppatosi, si prevede che per l'intero prossimo biennio le tariffe di ormeggio del porto di Ravenna rimangano sostanzialmente invariate con evidente beneficio dell'intera utenza.
È questo un altro esempio che dimostra il vero funzionamento dei vigenti criteri e meccanismi tariffari, che da parte di alcuni si chiede di destrutturare per **spezzettare** le determinazioni al riguardo rilevanti tra le competenze delle sole realtà periferiche riducendo così la portualità italiana ad un abito composto da diverse "pezze di Arlecchino".
Anche qui voglio dire.
Credo che la crescita debba essere intesa come il raggiungimento della dimensione ottimale di un porto, non fine a se stessa e che i vantaggi che tale crescita può offrire al sistema Paese, vadano sempre valutati senza dover **cannibalizzare** gli altri.
Ora mi pare, in presenza dell'attuale grave congiuntura, che si debbano evitare comportamenti di perenne ostilità e diffidenza assumendo atteggiamenti conflittuali, in particolare nei nostri riguardi, convinti che il chiarore lunare, di cui sopra, possa sparire "ammazzando" quante più lucciole possibili: cioè noi!
Emerge da questa azione l'incauto convincimento che nel campo della sicurezza, di cui ben hanno parlato i relatori che mi hanno preceduto, si possa mutuare il famoso slogan del «prendi due e paghi uno», senza adulterare gli elementi di un'organizzazione che è strutturata, nutrita da lunga tradizione e che ha fatto notevoli e costosi sforzi nel continuo e permanente aggiornamento e qualificazione professionale e ammodernamento di mezzi e delle strumentazioni.

> La navigazione all'interno di un porto – al riguardo ci ricordava Tarlazzi: «che il trasporto navale nel canale Candiano proprio in virtù delle stringenti procedure adottate è considerato fra le "Sorgenti che contribuiscono in misura ridotta o trascurabile al rischio nell'area di impatto"» – funziona solo se ubbidisce a regole collettive, uguali per tutti senza prevaricazioni o sfruttamento del singolo privato. Giova ricordare che non solo il transito navale è regolato da norme che non privilegiano alcun interesse particolare, ma la stessa attività portuale lega la sua qualità al modo con cui tutti concorrono **disciplinatamente** al suo svolgimento. Il derogare da queste regole è paragonabile all'uso degli stupefacenti che creano un istante di esaltazione delle forze fisiche e psichiche ma **debilitano** permanentemente l'organismo.
>
> Lo sguardo olistico, quindi, condizione non derogabile sulla complessa realtà portuale del nostro paese, a meno che non si intenda come improponibile interrompere affari certi e presenti per la minaccia di catastrofi lontane e solo probabili, ci obbliga di ritenere la sicurezza, una base portante che il porto deve possedere per la sua efficienza e per la capacità di attrazione dei traffici. A questo proposito, decisivi sono il controllo della navigazione in tutte le fasi e la sua gestione secondo standard uniformi di massima qualità e decisi in una sede meno **aggredibile** dalla mera valutazione dei soli interessi commerciali.
>
> Teniamo sempre in debito conto che ogni anno, nei porti italiani, vengono movimentati, tra navigazione internazionale e cabotaggio, circa 190 milioni di tonnellate di greggio o prodotti petroliferi; 87.657 (ottantasettemilioni 657mila) passeggeri in navigazione di cabotaggio (2010); e 11.135 (undicimilioni 135mila) passeggeri su navi da crociera.

Credo che la copiosa documentazione illustrata e fornita dai colleghi di Ravenna, se ancora ce ne fosse bisogno, sgombri il campo da qualsiasi equivoco o sottovalutazione che il nostro servizio, ***intimamente connesso e necessariamente*** interrelativo e reciproco con gli altri Servizi tecnico nautici sotto l'autorevole coordinamento dell'Autorità Marittima, sia un servizio reso non solo per la sicurezza della singola nave, ma per la sicurezza di tutte le altre navi presenti nel porto, delle relative strutture e della comunità che in quel porto vive e opera.
Ecco allora la caratteristica di universalità di questo servizio, che si manifesta nella sua presenza continua e costante ***e nella sua*** prontezza a intervenire con uomini e mezzi adeguati di fronte ad eventi non prevedibili, a prescindere dalla concreta richiesta di avvalersi del servizio. E parlando di noi va sottolineato che la nostra opera – problema di estrema attualità essendo ***lavoro e salute*** la nuova frontiera della questione operaia – mira a coniugare difesa del lavoro con quella

della salute e dell'ambiente. Quindi un lavoro non contro l'ambiente e la salute e il benessere dei cittadini, ma un lavoro inserito armonicamente a difesa dell'occupazione e dell'ambiente nel loro insieme.
La gradita presenza a questa Tavola Rotonda del sen. Nerli neo responsabile per il PD del nostro comparto, mi induce ad aprire una breve parentesi e a chiedere un sollecito esame e una rapida approvazione del disegno di legge sulla riforma della legislazione in materia portuale, attualmente in discussione alla Camera dei Deputati. A mio parere il testo approvato al Senato, che è il frutto di un lavoro lungo e condiviso, interviene su numerosi aspetti della legge 84/94 nell'ottica di migliorare la generale gestione dei porti e, naturalmente, il nostro modello e la nostra organizzazione attraverso le modifiche dell'art. 14. Al riguardo le puntuali considerazioni esposte dal rappresentante del porto di Rotterdam, mi inducono a rievocare quanto affermato nell'ultima Assemblea di Assoporti, dal Presidente Grillo che ricordava come spesso la nostra partecipazione all'Unione Europea si risolve pensando che i modelli adottati dagli altri Stati membri siamo sempre migliori dei nostri e il nostro compito deve essere quello di importarli. Mentre invece, con specifico riferimento al nostro settore, sarebbe opportuno entrare nell'ordine delle idee che alcuni nostri modelli possono anche essere esportati.
Nel concludere e nel ringraziarvi, colleghi ravennati, mi piace evidenziare a questo uditorio che svolgiamo nel nostro pratico operare, non solo un lavoro pericoloso ma anche difficile, faticoso e pesante. Parecchie cose debbono esser fatte simultaneamente. Uno ne fa una mentre un altro ne fa un'altra; e tutti contribuiscono al complessivo effetto che un uomo solo non potrebbe. Senza questa collaborazione, cooperazione, svolta in una coordinata interdipendenza, in diversi casi di molte paia di braccia e mezzi, sarebbe impossibile erogare un servizio compiuto. E nel nostro lavorare insieme – non soltanto per il fatto di essere nello stesso luogo, *ma spogliandoci dei limiti individuali* **siamo l'un con l'altro** – mettiamo a fattor comune la sapienza dell'opera manuale, il lavoro umano, quel qualcosa di non standardizzato o riproducibile, perché esattamente riproducibile non è come, in genere, risulta un'operazione tecnico-nautica e ancor più in casi di salvataggio o emergenza.
La memoria degli eventi di questi vent'anni è ormai un libro composto da numerose pagine, di tanti episodi molto dei quali sono la testimonianza alta e nobile del nostro senso civico, della nostra coscienza civica, che interpretiamo come una delle vere realizzazioni della vita.
Posso inoltre dire che in questi ormai tanti anni non è passato un sol giorno senza che l'intera categoria sia cresciuta, senza che abbia compreso i valori profondi di cui un'attività come la nostra risulta permeata. Attività che ci consente di svolgere una funzione attiva, di assumerci concrete responsabilità per imprimere, incorporati come siamo, all'intera portualità una forte spinta nel senso della modernizzazione e dell'autogoverno.
Voi, proprio per le valutazioni che ho cercato di rappresentare, segnate una tappa molto importante per la valorizzazione e la dignità del lavoro. Impegnati nel mantenere tutti a bordo, senza gettare a mare nessuno, dimostrate che ognuno di noi non è solo, che siamo parte di un tutto.
Questo è un **grande grado** di civiltà che segna le nostre conquiste valoriali alimentate da un'energia morale e volitiva.
Ecco perché l'avvenire o sarà cooperativo e solidale o non sarà.
Con queste ultime considerazioni non mi resta che trasmettervi le mie – e a nome dell'intera categoria – più vivide felicitazioni augurandovi sempre una buona anzi la migliore navigazione.



CENA LOCALE TIPICA, POESIA E LIRICA AL TEATRO SOCJALE DI PIANGIPANE

Se la CULTURA si sposa al mondo delle COOPERATIVE

I ragguagli forniti dalla manchette-invito alla piéce 'Barche amorrate' era più che attraente per tutti gli appassionati del mare e dell'amore nella poesia e nell'opera lirica; e non a loro solamente. Ed essendo la rappresentazione tratta dall'opera di un poeta tosco-romagnolo, bene si uniformava alla cena tipica a base di prodotti locali - appunto tosco-romagnoli - che l'aveva preceduta presso la sala 'Rotondi' del circolo Piangipane, nell'omonima località del ravennate. Circolo adiacente al

TEATRO SOCJALE

(con la 'j' per migliorare l'armonia della primitiva scritta), sorto grazie all'impegno della locale Cooperativa Agricola Braccianti che nel 1911 acquistò il terreno destinato alla sua realizzazione. Teatro Socjale che fu inaugurato dieci anni dopo e che, nella migliore concezione cooperativistica, è giunto ai tempi attuali in perfetta forma, sotto le amorevoli cure degli eredi di coloro che vollero elevare l'aspetto artistico-culturale al paese di Piangipane.



E di questo aspetto del Teatro Socjale di Piangipane approfitta anche il Gruppo Ormeggiatori del porto di Ravenna, che in occasione del 20° anniversario della costituzione in Società Cooperativa, vi organizza 'Barche Amorrate', ossia, barche lasciate abbandonate. Recita la manchette invito che la piéce teatrale è liberamente tratta dal libro di Enrico Gurioli (che del recital ha curato anche i testi e la regia): 'Barche amorrate. Dino Campana. La vita i canti marini e i misteri orfici', arricchito da musiche di Bizet, Satie, Morricone, Mascagni, Boito, Puccini, Verdi. Le voci narranti sono di Oscar De Summa e Riccardo Monopoli, enfatizzate dal pianoforte di Pape Gurioli (autore anche delle musiche originali) e inframmezzate dal soprano Federica Balucani. Mentre il soprano Alexandra Alisè e il tenore Romolo Tisano, accompagnati al pianoforte dal maestro Fabio Montani, sono i protagonisti del recital lirico, affiancato alla piéce teatrale. Tutto ciò infine festeggiato da un corale - dal palcoscenico alla sala tutta - brindisi al ventesimo compleanno della Società cooperativa del Gruppo Ormeggiatori del Porto di Ravenna e concluso dall'altrettanto corale inno nazionale della Repubblica Italiana, così abbondantemente rappresentata dagli ormeggiatori e barcaioli di tutta Italia presenti al convegno presso la Camera di commercio di Ravenna e al Teatro Socjale di Piangipane.


RATIVA
GIATORI
VENNA
20°
2012

Savona



Vado Ligure - Imperia


GRUPPO ORMEGGIATORI DEL PORTO
SAVONA - VADO LIGURE - IMPERIA
SERVIZI NAUTICI



La Cooperativa Ormeggiatori. I nostri primi vent'anni: chi siamo e dove andiamo. Un titolo impegnativo, per questi tempi di acuta turbolenza economica e occupazionale. Soprattutto nelle sue ultime due parole: 'dove andiamo', appunto, pur senza punto di domanda. Gli ormeggiatori del porto di Savona, della rada di Vado Ligure e del porto di Imperia, sanno perfettamente chi sono; e pure di come si sono formati in un passato molto antecedente alla data di costituzione del loro Gruppo in cooperativa, avvenuta nel 1992. Ma azzardando passi sul terreno minato delle aspettative, si dimostrano piuttosto temerari nel completare il titolo del convegno organizzato il 31 gennaio 2012 per celebrare il rilevante anniversario del ventennale, siano esse affermazioni, oppure previsioni. Un esempio della complessità dell'attuale periodo lo indica il presidente di Assoporti nonché dell'Autorità portuale di Genova Luigi Merlo, intervenuto alla ricorrenza savonese. Ricordando che a livello nazionale ci sono porti con difficoltà molto pesanti, "anche di sopravvivenza", lamenta come nella portualità italiana sussista "una situazione di pesante complessità", mancandovi gli strumenti per arginare a livello locale le emorragie dei traffici.

D'altra parte, lo stesso presidente di Assoporti rende altresì merito all'intelligente accortezza mostrata da ormeggiatori e barcaioli che, tramite la loro associazione di categoria Angopi, sono stati molto avveduti "nello scegliere un meccanismo di dialogo" nel rinnovo tariffario. Merito, quindi, "a chi gestisce l'associazione, ma anche a tutto il comparto, di aver avuto da questo punto di vista una attenzione particolare, della quale siamo grati". L'apprezzamento del presidente Merlo nei confronti della categoria seguiva precedenti interventi, traducendo in maniera concreta gli attestati di stima espressi negli indirizzi di saluto: saluti e felicitazioni per il ventennale del Gruppo. Per primo dal sindaco di Savona Federico Berruti **(nella foto qui a lato)**: "Intanto prima di tutto il lavoro; il lavoro che c'è stato, il lavoro che c'è, e soprattutto il lavoro da difendere, e quindi il lavoro che ci sarà. E poi, il porto, che diciamo è la cifra che caratterizza la nostra città e l'area vasta nella quale la nostra città si colloca, sia dal punto di vista economico, ma anche dal punto di vista del rapporto col nostro mare, del rapporto in fondo col mondo esterno: noi siamo una città piccola, ma inserita in un mondo grande, proprio grazie al fatto che abbiamo questo porto così importante, che lo abbiamo avuto, che lo abbiamo, e che vogliamo continuare ad averlo, vogliamo contribuire, ciascuno nel proprio ruolo, a che il nostro porto continui a crescere come ha fatto negli ultimi decenni. Infine, il terzo ingrediente


Federico Berruti

di questa storia, che è la cooperazione, questa forma straordinaria, per certi versi un pò magica, che tiene insieme l'efficienza del fare impresa con la solidarietà dei rapporti tra i cooperatori".


Enrico Moretti

Altrettanto attendibile il saluto del comandante del porto di Savona, capitano di vascello (CP) Enrico Moretti. Che a proposito del Gruppo ormeggiatori precisa: "La scelta di costituirsi in cooperativa ha consentito di meglio operare a favore dell'interesse pubblico, e ha evidenziato come si possa comunque produrre reddito tenendo ben presenti dei valori particolari come la mutualità, la solidarietà, la possibilità di rappresentanza, di tutela delle condizioni occupazionali, la qualità e la dignità del lavoro e della vita. Il Gruppo Ormeggiatori di Savona è una tangibile espressione - non vorrei fare uno slogan - di un porto felice, che ha attraversato sì momenti di crisi e anche magari momenti di flessione, ma dico che è felice perché vede tutti i soggetti protagonisti della vita portuale partecipare attivamente a questa vita per renderne competitiva l'offerta, perché da questi soggetti c'è condivisione, coinvolgimento, fattiva e corale partecipazione".


Gianluigi Miazza

Gli fa eco il presidente dell'Autorità portuale Gianluigi Miazza, che - fa presente - ha conosciuto da pochi mesi la realtà degli ormeggiatori rendendosi conto, "oltre che la particolarità organizzativa e giuridica, anche l'aspetto dell'importanza". Mentre delle attività portuali di Savona dice: "Il nostro porto l'anno scorso ha ospitato oltre duemila navi, in particolare 2.040, e grazie all'attività di tutti, i clienti, gli operatori, dal punto di vista pratico ha realizzato anche un sistema operativo che ha consentito di dare lavoro a oltre 8.500 persone. Credo che l'attività operativa fornita in sinergia tra tutti i soggetti sia oggi in grado di garantire questi risultati".


Felicio Angrisano

Chiude la tornata dei saluti l'ammiraglio (CP) Felicio Angrisano, attuale comandante del porto di Genova, ma qui come ex comandante della Capitaneria di porto di Savona. Che fa suo il quesito 'dove andiamo'. "Io credo che la strada che il 'Gruppo Ormeggiatori Angopi' ha seguito a carattere nazionale e poi nei singoli porti conduca a una direzione sempre più marcata per gli aspetti che il Codice e poi la vita quotidiana affida loro. Un servizio di interesse pubblico, di cui i porti non possono fare a meno". Poi prosegue. "È vero che gli operatori portuali e le Autorità portuali dettano i tempi di produzione di attività economiche delle banchine. Ma è pur vero che questi tempi che sono sempre più veloci, perché devono rispondere alle esigenze di un mercato esigente, che chiede sempre di più, devono però trovare quei momenti in cui si riesce a offrire quella capacità di sintesi che è relazione importante tra uno sviluppo ordinato della portualità o del porto e quello che è lo sviluppo, ordinato lo stesso, dei traffici". Infine, "con molta franchezza" conclude: "Credo che vada condivisa l'idea che oggi l'istituzione di servizi tecnico-nautici e la loro struttura non possa essere messa in discussione". E ritiene "che la struttura dei nostri servizi debbano essere mantenuti tali per poter fare del bene alla portualità, al lavoro e alla ricchezza dell'Italia".


Marco Balestrino

Esauriti i saluti, il convegno organizzato dal Gruppo ormeggiatori di Savona, in collaborazione con l'Associazione gruppi ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani - ANGOPI, poco a poco scalda i motori. Ed entra a regime con la relazione introduttiva di Marco Balestrino, presidente del Gruppo che festeggia il ventennale nonché capogruppo del medesimo sodalizio. Partendo dagli albori di fine Ottocento, Balestrino ne indica i punti nevralgici del suo cammino. Soprattutto delle intuizioni di uomini che seppero anteporre il bene comune di categoria ad egoistici interessi personali, presagendo che occorreva guardare al di là di essi per favorire "un miglioramento di mezzi, uomini, sicurezza e professionalità: un vero investimento per il futuro e le generazioni a venire". Poi sorprende citando i nomi delle motobarche che accompagnano, da protagoniste, le attività marinaresche del Gruppo. Menziona il nome di tutte con affetto e deferenza, perché ognuna rappresenta qualcosa che appartiene profondamente agli uomini del Gruppo. Così è per la m/b 'Lavoro', "l'unico bene che abbiamo, l'unico bene che dobbiamo salvaguardare e difendere; lavoro in tutte le sue forme: occupazione, sicurezza, professionalità, formazione"; e per la m /b 'Progresso', "nel senso di andare avanti, di vivere il proprio tempo, di migliorarsi e di conoscere". Ma così è anche per la m/b 'Tramontana', **"**dal soprannome di uno di noi morto sul lavoro, Francesco Peirone, che portava quel nome dal giorno che scelse di prendere la via dei monti e di combattere da Partigiano".


Sergio Maria Carbone

Al professore - avvocato Sergio Maria Carbone, ordinario di Diritto dell'Unione europea e della Navigazione all'Università degli Studi di Genova, è affidato il ruolo di coordinatore del convegno 'La Cooperativa Ormeggiatori. I nostri primi vent'anni: chi siamo e dove andiamo'. Su quel titolo, però, aggiunge un commento personale, da testimone

diretto, avendo lui stesso guidato l'ascesa del Gruppo a cooperativa. Ma anche un commento assai significativo, quello del professor Carbone. Perché non solo racconta l'evoluzione del Gruppo in cooperativa, ma ne descrive l'ascesa nella considerazione della portualità e oltre, sino a posizioni di assoluto rispetto (come, del resto, avvenuto per tutti i Gruppi ormeggiatori e barcaioli nei porti italiani). "E allora consentitemi di ricordare alcune cose su cui abbiamo discusso allora, e dei risultati che sono stati raggiunti, anche con la collaborazione dell'Ammiraglio Angrisano e sotto la presidenza di un savonese importante, che non posso fare a meno di ricordare con grande affetto e stima, che è il nostro Presidente Gerardo Campidonico".

"Io ricordo che quando allora abbiamo iniziato a parlare di una qualificazione specifica per i servizi di ormeggio che dovevano essere caratterizzati rispetto ai servizi portuali, ho trovato in loro una adesione profonda, proprio perché consentiva di mettere in rilievo che non erano servizi che si svolgevano a terra, e in funzione della merce, ma che si svolgevano sia a terra che in mare, ed erano funzionali all'interesse della nave. In questo senso la qualificazione di servizi tecnico-nautici, inizialmente espressione disprezzata in vari ambienti, perché non se ne capiva l'origine né il perché, mentre oggi, invece, vedo la categoria, nonostante tutto, anche riconosciuta e qualificata in ambito europeo".

"Nelle ultime discussioni che si sono svolte proprio sulla riforma portuale è venuto ripetutamente il termine servizi tecnico-nautici con quella caratterizzazione che allora avevamo cercato di mettere in evidenza per differenziare questa categoria di servizi rispetto agli altri servizi portuali. Ma ricordo anche le discussioni e l'importanza della caratterizzazione della configurazione del modello società cooperativa, su cui già sono stati fatti alcuni cenni, e che mi piace riprendere. Il Gruppo è il punto di riferimento ed è la base della caratterizzazione del servizio come servizio di interesse economico generale, che oggi più nessuno mette in discussione, e relativamente alla cui qualificazione anche l'Europa riconosce che gli Stati membri possano avere competenza esclusiva nelle relative determinazioni".



"Quello che si è ritenuto opportuno è che questa struttura 'Gruppo' venisse configurata come Società Cooperativa a carattere consortile, perché distributiva all'interno della società cooperativa delle risorse che provenivano dall'erogazione del servizio, con qualificazione per costringere i singoli soggetti partecipi a delle modalità organizzative ed erogative del servizio coerenti con le caratteristiche pubbliche che erano alla base del suo funzionamento. Il modello per ora ha funzionato, mi sembra di capire molto bene, e quando ci sono stati dei dubbi o delle incertezze sulla configurazione del modello, è sempre stato affermato che la sostanza deve prevalere sulla forma; e che pertanto la sostanza della caratterizzazione del Gruppo come tale non deve essere svilita dalle modalità operative della Società Cooperativa. Il vantaggio della società cooperativa a responsabilità limitata, come quella di cui stiamo parlando, è che ha una flessibilità adeguata per mettere in condizione che lo statuto liberamente assegnato ad essa dagli ormeggiatori si adegui a questa caratterizzazione di prevalenza del Gruppo rispetto alla configurazione mera della struttura cooperativa sotto forma di società a responsabilità limitata".

Fatta questa essenziale premessa, il convegno si dipana secondo programma. Ovvero, con gli interventi di: Maurizio Conti, ricercatore della facoltà di Economia all'Università degli Studi di Genova; Mattia Rossi, presidente di Legacoop Savona; Luigi Merlo, presidente Assoporti; Francesco Munari, ordinario di Diritto dell'Unione europea e di Diritto internazionale – Università degli Studi di Genova; Anna Giacobbe, ex sindacalista Cgil, candidata nel PD alle consultazioni elettorali del febbraio 2013. Infine, Cesare Guidi, presidente Associazione ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani.





MAURIZIO CONTI
(ricercatore della facoltà di Economia - Università degli Studi di Genova)

Il ricercatore dell'ateneo genovese è il primo a prendere la parola. Fa il punto di quanto un gruppo di lavoro del dipartimento di Economia, composto dal dottor Tei, dal professor Claudio Ferrari, dalla dottoressa Bottasso e da lui stesso, hanno tratto da una loro ricerca sulla portualità. In particolare, dai calcoli eseguiti relativamente alle tariffe di ormeggio, è risultata una incidenza è relativamente bassa. "Di questi costi complessivamente pagati dalle navi in porto il servizio di ormeggio varia da gruppo a gruppo, ma più o meno siamo attorno al 2%". Quindi, "una frazione di costo relativamente bassa". E negli ultimi vent'anni? "Abbiamo visto che a fronte di un incremento dell'inflazione negli ultimi vent'anni di circa l'80%, le tariffe di ormeggio sono salite tra il 20 e il 30%, quindi molto meno dell'inflazione". E Conti rileva pure che: "In termini reali le tariffe sono scese, soprattutto negli anni '90, ma il ritmo, sebbene appena più lento, ha continuato anche negli ultimi dieci anni. Pertanto anche negli ultimi dieci anni crescita delle tariffe inferiore all'inflazione".
In chiave comparativa i ricercatori hanno poi cercato di paragonare l'outcome del modello nazionale di organizzazione del servizio con quello di altri paesi europei, sul fronte tariffario, comparando i principali porti italiani, Savona incluso, con alcuni scali marittimi europei, tra cui Amsterdam, Anversa, Barcellona, Brema, Felixstowe, Goteborg, Amburgo, Le Havre, Marsiglia, Oslo, Rotterdam e altri ancora. "Prendendo le tariffe e distinguendole per tipologia di nave, per stazza di tonnellaggio lorda eccetera, ci siamo resi conto che con qualche piccola parziale eccezione le tariffe italiane sono sotto la media di questi porti. Quindi tutto sommato le tariffe che gli utilizzatori di porti pagano per il servizio di ormeggio sono relativamente concorrenziali. Quanto meno, ci potrà essere qualche paese in cui le tariffe sono più basse, ma mediamente no, mediamente anzi le tariffe italiane sono leggermente più basse".
Discorso più complesso, invece, per quanto attiene la produttività portuale in generale e di quella dei Gruppi ormeggiatori in particolare. "Ora sappiamo che in Italia negli ultimi anni la produttività totale purtroppo è ristagnata o addirittura è scesa; però la performance dei Gruppi di ormeggiatori, quantomeno dei quindici Gruppi più importanti, è stata migliore di quella dell'economia nel suo complesso. Quindi anche da questo punto di vista in chiave dinamica, cioè di evoluzione nel tempo della performance produttiva, il risultato è tutto sommato lusinghiero. Diciamo che abbiamo visto una buona dinamica nella performance produttiva. Quindi da questo punto di vista sia in chiave comparativa che in chiave dinamica all'interno del paese le cose sono andate abbastanza bene, negli ultimi dieci anni".



MATTIA ROSSI - ***(presidente di Legacoop Savona)***

Il secondo relatore, Mattia Rossi, pone un punto fermo. È che il Gruppo ormeggiatori di Savona, Vado Ligure e Imperia "è una storia anche di acquisizione di diritti, che non possiamo permetterci di disperdere". Poi, sostenendo come il movimento cooperativo sia ben presente nei porti del Ponente ligure, nota nelle vicende del relativo Gruppo "anche una *liaison* che c'è tra il passato; e quindi da dove nascono queste storie legate al lavoro e alla sofferenza per acquisire i diritti, rispetto alla situazione odierna". Situazione, i cui temi parlano di diritto del lavoro, di economia, di sviluppo economico, di qualità. "Noi crediamo a questi temi: che il significato della mutualità e quindi della capacità di tenere insieme tutti questi aspetti possa permettere di mantenere un forte profilo dei nostri soggetti cooperativi, nonché di permettere anche a tutto il settore economico di poter avere dei benefici".

Su tali concetti Legacoop è presente nella discussione. Tanto che con le cooperative che ad essa aderiscono e che lavorano nel e col porto, Legacoop ha costituito un reparto chiamato 'comparto delle cooperative dei lavoratori della logistica e del porto'. Comparto che vuole affrontare e approfondire tutte le materie attinenti, "sia nei temi e negli aspetti dello sviluppo, sia nei temi e negli aspetti dell'efficienza, della capacità e della qualità con cui bisogna rispondere anche alle esigenze del mercato. Esigenze che siano normative o che siano di efficienza: ovviamente del mercato del porto, legate comunque allo sviluppo che questo porto avrà. Questo, con l'obiettivo di tenere sempre alta la discussione all'interno dei nostri soggetti cooperativi e delle nostre cooperative - tra cui gli Ormeggiatori che sono un punto fondamentale - vorrà approfondire temi specifici, siano essi di natura giuridica, siano essi di natura economica, con i singoli operatori".



LUIGI MERLO - ***(presidente Assoporti)***

Entra subito nel cuore della questione Luigi Merlo, presidente dell'Autorità portuale di Genova, ma qui alla Sala convegni della Palazzina BIC della zona porto di Savona in veste di presidente Assoporti. "Non so se era calcolato, ma questa iniziativa arriva in un giorno importante, nel senso che ieri abbiamo chiuso il tema delle tariffe in maniera positiva a Roma". Poi fa una parentesi, chiedendo di non essere frainteso rispetto ad altre categorie dei servizi tecnico nautici. Perché, a suo parere, "per una condizione oggettiva, questa partita delicata delle tariffe è stata gestita dagli ormeggiatori nel modo più intelligente possibile". E rifacendosi ai motivi di questo suo convincimento, spiega: "È il primo quadro tariffario che andiamo a rinnovare post crisi; prima non ci erano stati mai problemi perché eravamo in una situazione crescente di traffici, e quindi non si era mai posto un tema che riguardava i costi generali, non solo quelli dei servizi tecnico-nautici, ma i costi generali della portualità". Perciò: "La vicenda degli ormeggiatori l'abbiamo gestita al meglio perché è noto a tutti, e non lo nascondo io, che la situazione nel sistema portuale italiano in questo momento è diversa: abbiamo porti con difficoltà molto pesanti, anche di sopravvivenza, e si stavano determinando situazioni di conflittualità a livello locale su tutte le politiche tariffarie che rischiavano di far implodere il sistema".

Il presidente di Assoporti sottolinea, infine, un aspetto generale che vale per Savona come per qualsiasi portualità. Ovvero, occorre affrontare con politiche concertative in grado di attutire i rischi provocati dal sistema ("che nel mondo armatoriale sta determinando processi di trasformazione molto forti, con accorpamenti di linee, con situazioni assolutamente incerte dei livelli di indebitamento delle compagnie, di una situazione di rischio globale che troppo spesso stiamo sottovalutando") per non rischiare "veramente di esplodere" cercando di difendere ognuno una quota parte. "Cioè il mio segnale è che qui nessuno si salva da solo. Se riusciamo a costruire, a consolidare questo percorso, che in queste settimane con l'Associazione ha dato risultati positivi, e riusciamo in qualche modo a contaminare il sistema attraverso questo percorso, riusciamo a salvare il processo di portualità. Questo servirà alla sopravvivenza. Poi io credo che dovremo ragionare su un mutamento radicale del sistema portuale italiano, che per primo dovrà interessare le Autorità portuali, per difendere realtà importanti che sono fondamentali per lo sviluppo economico dei territori; come è il caso del porto di Savona".



FRANCESCO MUNARI - ***(ordinario di Diritto dell'Unione europea e di Diritto internazionale - Università degli Studi di Genova)***

"Vent'anni fa ero appena ritornato a Genova da un lungo periodo di studi in Germania e il primo appuntamento che ebbi, col professor Carbone, era proprio con Gerardo Campidonico ***(allora presidente dell'Associazione nazionale degli ormeggiatori e barcaioli - Angopi, ndr)***, dove allora si discuteva dei problemi che abbiamo felicemente e brillantemente superato, con l'antitrust, col preteso diritto di autoproduzione del servizio di ormeggio e molto altro. Diciamo temi ricorrenti in questi venti anni di attività della Cooperativa, ma ben noti anche a tutti gli ormeggiatori italiani". Inizia così, in maniera quasi confidenziale l'intervento del professor Francesco Munari; ma soltanto per ricordare quele fu la formazione delle cooperative dei Gruppi ormeggiatori e barcaioli. Ovvero,

di quella "microfinestra che si aprì alla fine degli anni '90 del secolo scorso", consentendo la trasformazione dei Gruppi. E qui intervenne la lungimiranza, il vedere lontano di persone che all'interno della categoria ritennero che la trasformazione in quel modello di *governance*, più coerente con le norme, i tempi e le esigenze di trasformarsi in imprese, seppur con tutte le caratteristiche di prestatori di servizi di interesse economico generale, dovevano essere oggettivamente sfruttate. Ricorda che non fu facile dal punto di vista anche normativo far coesistere le norme del Codice della Navigazione e del Regolamento, "anch'esse non particolarmente dettagliate e sviluppate sotto questo profilo, con un modello che si è andato affermando e che ha vissuto i propri successi proprio sulla base dell'efficienza e delle scelte corrette che sono state fatte dai Gruppi italiani".
Ma "che questo modello si sia assestato nei fatti è un dato", afferma il professor Munari, facendo presente che il grandissimo numero di tutti i Gruppi sia costituito in cooperative. A tale proposito rimarca come sia giusto lavorare insieme; "E io sono sicuramente dalla parte di coloro che lavorano per costruire e non per assumere posizioni radicali, per superare difficoltà normative che tuttavia esistono. E ancora una volta, siccome nell'incertezza del diritto molti tendono ad approfittarsene, non sempre per scopi commendevoli, l'auspicio e la speranza è che anche sotto questo profilo quella famosa riforma della legislazione portuale possa finalmente condurre a un punto di chiarezza". Ciò al fine di evitare che "anche soltanto per motivi strumentali e per motivi politici o di interessi di breve periodo anche a livello locale possano essere messi in crisi sistemi che invece come credo oggi tutti universalmente abbiano riconosciuto sono largamente funzionanti e efficienti, nell'interesse di tutti, e senza che alcuni abbiano mai a lamentare sulla qualità dei servizi". Riconoscendo che gran merito, "come sempre, è degli ormeggiatori e barcaioli, cioè delle persone che quotidianamente lavorano a questo tipo di attività".



ANNA GIACOBBE - ***(ex sindacalista Cgil, candidata nel PD alle consultazioni elettorali del febbraio 2013)***

Anna Giacobbe dice di portare con sé esperienza e valori della sua precedente attività sindacale. Esperienza e valori condivisi con quelli del Gruppo che l'ha invitata a condividere la celebrazione del ventennale di fondazione cooperativistica. "Esperienza che ha radici nella storia, che è segnata dal valore dell'autogestione del lavoro, che è e si conferma come una delle forme che consentono di affrontare la modernità, le difficoltà e le caratteristiche del lavoro portuale difendendo diritti, doveri e poteri del lavoro"; difesa anche da interpretare come un fattore di crescita. "Avere compresso il valore del lavoro in questi anni e avere distribuito la ricchezza in modo diseguale non ha aiutato l'insieme dell'economia a progredire". Quindi una distribuzione equa del lavoro e della ricchezza nonché "assumere il lavoro come fondamento della crescita è un modo per affrontare diversamente il nostro futuro".
Le caratteristiche sindacali di Anna Giacobbe emergono anche nella citazione di due comportamenti virtuosi. Riguardano la recente intesa tariffaria intervenuta tra Assoporti e Angopi, "come frutto di un dialogo della possibilità di fare accordi in tempi difficili, e non in tempi di espansione: sappiamo bene che queste cose hanno un loro peso". L'altro comportamento virtuoso ricorda come "a Savona si viva come comunità che ha dentro di sé il porto come elemento positivo"; e ciò, a parere dell'ex sindacalista Cgil e neo-candidata del PD, è una cultura che va rafforzata e consolidata. "Esperienze virtuose che hanno dritto di avere una politica che aiuti questi comportamenti, che scelga la collaborazione e le relazioni fra i soggetti e il valore di tutti i soggetti che si confrontano come appunto l'elemento positivo, non come un freno alla modernità".



CESARE GUIDI - ***(presidente Associazione ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani)***

Al presidente di Angopi spetta il compito di chiudere il convegno: *La Cooperativa Ormeggiatori. I nostri primi vent'anni: chi siamo e dove andiamo* con un proprio intervento. Cosa che Cesare Guidi puntualmente esegue. E lo fa rammentando che l'iniziativa organizzata dal Gruppo - Cooperativa Ormeggiatori di Savona, Vado Ligure e Imperia cade in un momento particolarmente delicato per il nostro Paese, alla vigilia di un importante appuntamento elettorale. "Appuntamento anticipato anche perché stiamo attraversando una crisi assolutamente inedita, lunga, grave e generalizzata, come mai si era registrata da quasi cento anni a questa parte". Questo, mentre per molteplici motivi le previsioni non inducono all'ottimismo. Pertanto, "è giunto il momento che la politica si riappropri del suo ruolo e operi per governare un processo di riforma all'interno di un sistema sociale: crescita, lavoro, diritti, redistribuzione".
Ciò detto, entra nello specifico dello shipping (in accentuato regresso, soprattutto nel mondo armatoriale), delle infrastrutture portuali (domandandosi se alcune non siano eccessive, o addirittura 'cannibalizzanti' nei loro investimenti), di sistemi logistici. Né sarebbero da sottovalutare gli effetti nell'intera portualità del Mediterraneo col raddoppio del Canale di Panama , o in chiave l'apertura più prolungata del Passaggio Nord Ovest che gli effetti del riscaldamento globale consentirebbero alle navi in navigazione tra Europa ed Estremo oriente di risparmiare ben quattromila chilometri; ma anche l'evoluzione del trasporto ferroviario, con una rete di super-treni merci che a velocità incredibile raggiungerebbero tutte le capitali europee a quelle asiatiche e viceversa. In

questo quadro i porti italiani hanno subito un de-finanziamento di gran parte delle risorse: “E allora è lecito domandarsi: Quali possono essere le strategie migliori per cogliere le future opportunità?; e quali le proposte per una politica marittimo-portuale adeguata all’attuale congiuntura”. La risposta è scontata. Al nostro Paese che tra l’altro si approvvigiona per l’80% attraverso la via marittima, “serve certamente una politica di sviluppo dei porti, fatta però con logica e senso della misura”. A tale proposito elenca - motivando, illustrando e commentando - quattro capisaldi: pianificazione, manutenzione, adeguamento normativo, servizi.
Riguardo il quarto punto: i servizi il presidente di Angopi scandisce le parole. “L’attuale condizione generale di crisi non consente la benché minima rendita di posizione. Ma nessuno può pensare di scaricare gli effetti della crisi, o delle mancate performance, compresi i nostri problemi di inefficienza sistemica, su altri o su determinate categorie di lavoratori, come gli ormeggiatori e i barcaioli. Questo è il momento in cui tutti devono sapersi mettere in giuoco per ritrovare un senso e una prospettiva comune”. Al riguardo, ricorda che il progetto di legge di riforma portuale prevede una modifica dell’articolo 14 che recepisce il contenuto di un accordo interassociativo a suo avviso pienamente attuale, anche se non precluso al confronto. Accordo sottoscritto da tutte le associazioni degli utenti e dei prestatori dei servizi tecnico nautici: dunque non un patto neo-corporativo, come spesso, con molta leggerezza, è giudicato. Ma esattamente il contrario, perché tale comunità d’intenti rappresenta il peculiare patrimonio della relazione tra imprese, la cui priorità d’azione intende definire 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 che andrebbe ancora più valorizzato nella sua missione”.
Cesare Guidi sottolinea anche che nell’accordo, le parti non hanno assegnata un astratto concetto dai vari significati al valore della sicurezza. “Ma che considerata la sua imprescindibile esigenza, hanno inteso individuare e confermare standard uniformi sul piano nazionale, da garantire in tutti i nostri scali”. Ed è in questo quadro che il presidente di Angopi ritiene si rafforzi l’intesa prevista dall’articolo 14 della legge fra Autorità portuale e Autorità marittima. “Autorità marittima le cui prerogative - penso, ad esempio, alla gestione amministrativa, alla sicurezza della navigazione, alla salvaguardia della vita umana in mare - vanno assolutamente preservate e difese senza la minima interferenza, atteso che questo Corpo tecnico dal lontano 20 luglio 1865 ha rappresentato una delle parti migliori del nostro Paese per l’efficace funzionalità esplicitata nei nostri porti”. Ma soprattutto ammira il ruolo svolto dal Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera “nell’affermazione della pace, della tolleranza, della fraternità tra i popoli e soprattutto di tutto il supporto umano che sta dando agli ultimi della terra”.
Tornando a rivolgersi al Gruppo ormeggiatori di Savona, Vado e Imperia, Guidi ripercorre i venti anni trascorsi dalla loro costituzione in cooperativa. E lo fa con lo slancio emotivo dell’ex ormeggiatore quale egli è, ma pure tra i protagonisti di quel mutamento. E quindi: “Un cambiamento significativo, un vestito giuridico che abbiamo sognato per i nostri Gruppi attraverso un’opzione che di fatto ci ha messo nella condizione di preconizzare i cambiamenti che si stavano individuando nella portualità italiana”. Ricorda che i gruppi ormeggiatori e barcaioli con la propria autogestione occupano circa novecento lavoratori soci presenti in novantuno scali. Lavoratori che nel 2011 hanno effettuato oltre 746 mila operazioni tra ormeggio e disormeggio e circa 48 mila operazioni di battellaggio, nonché svariati interventi di emergenza, per i quali nessun compenso è richiesto, perché svolti a favore della sicurezza e al servizio degli interessi generali a cui sono istituzionalmente preposti. “Allora, trattasi di un patrimonio inestimabile da preservare e maneggiare con grande cura”. E raccomanda di tenere sempre in debito conto che “tra navigazione internazionale e cabotaggio ogni anno nei porti italiani vengono movimentati circa 190 milioni di tonnellate di greggio e di prodotti petroliferi; 87 milioni e rotti di passeggeri in navigazione di cabotaggio; 11 milioni 135 mila passeggeri su navi crociera”.
Cooperative, una missione ancora più da valorizzare. Il presidente Guidi torna su questo concetto; e anche sul ‘comportamento virtuoso’ mostrato nella recente contrattazione tariffaria, citata da altri relatori. Riguardo la valorizzazione, spiega che la missione dei Gruppi - ma pure dell’Angopi - in questi anni si è tradotta ponendo al centro comportamenti non basati nella ricerca del massimo profitto, “ma sull’aiuto reciproco, sulla valorizzazione delle risorse umane, investendo su formazione e sicurezza, anche per garantire la più efficiente organizzazione di mezzi e persone per l’erogazione del nostro servizio”. Ma non solo. “I Gruppi - Cooperativa hanno dimostrato inoltre di sapersi autogestire con successo un servizio dalla precisa connotazione pubblicistica, erogato con piena soddisfazione da parte dell’utente e nello stesso tempo di migliorare in generale la situazione dei soci lavoratori, favorendo una cultura civica comune nella quale il lavoro svolto acquista un carattere sociale prima ancora che lo acquisti lo stesso processo lavorativo”.
Parimenti, se si vuole, permeata di carattere sociale è pure la trattativa tariffaria condotta da Angopi (che in materia di tariffe si trovava quattro volte sotto l’inflazione) nei confronti di Assoporti. Questa, in proposito è la riflessione del presidente Guidi espressa al convegno del ventennale. “Quando Assoporti nell’ambito dell’istruttoria pone un problema quale autorevole interlocutore è giusto spenderci perché in tale procedimento vengano evidenziate e si tenga conto di tutte le esigenze per la migliore definizione dei conseguenti atti autorizzativi. Ed è questo il punto! Nel caso dei porti la storia e la prassi dimostrano che gli oltranzismi non portano a nulla; solo a rompere quella pace sociale che, invece, ha dato importanti risultati positivi. Non è un caso, allora, se nel nostro settore dove da vent’anni l’occupazione ha retto meglio l’impatto della crisi, permettendoci nello stesso tempo di interiorizzare il massimo della flessibilità organizzativa realizzando un modello che andrebbe preso a riferimento: flessibile, cooperativo, mai precario, in grado di coniugare la sicurezza con l’altissima adattabilità del lavoratore nell’accettare come fatto fisiologico la varietà, l’insopprimibile aleatorietà del transito navale”.



Il plauso degli ormeggiatori del porto di Savona, della rada di Vado Ligure e di Imperia tributato nel corso della celebrazione del ventennale di costituzione in cooperativa del loro Gruppo al tosco-savonese Gerardo Campidonico, che della loro organizzazione fu capogruppo sino al raggiunginmento dell'età pensionabile. Ma solo per insediarsi a Roma, quale presidente dell'Associazione Ormeggiatori e Barcaioli dei Porti Italiani, e continuare il vigoroso impegno per fare acquisire lo status cooperativistico ai Gruppi aderenti all'Angopi, in ciò sostenuto dai colleghi del direttivo dell'Associazione e soprattutto da valenti collaboratori esterni. Al plauso dei presenti all'importanteb ricorrenza hanno fatto eco, amplificandolo, le parole dell'attuale presidente di Angopi, Cesare Guidi, prima della consegna a Gerardo Campidonico di una testimonianza di tutto l'affetto e la stima del 'suo' Gruppo: un artistico piatto di ceramica, confezionato appositamente da un laboratorio di Albisola. Mentre un secondo piatto in ceramica, di altrettanta squisita fattura, anch'esso realizzaato nella località alle porte di Savona, è stato consegnato ad Angelo Sifredi, capogruppo e primo presidente vent'anni fa, al tempo del passaggio del Gruppo ormeggiatori di Savona - Vado in cooperativa.



Ora, le parole di Cesare Guidi. *Lasciatemi pubblicamente rivolgere un saluto a Gerardo Campidonico, da cui ho preso il testimone portando avanti, con il massimo impegno, quello che in cuor suo sperava: un rilancio dell'Angopi in nome del 'rinnovamento nella continuità'. E ciò credo ti feliciti e ti riempia di soddisfazione - quale protagonista e costruttore dell'Angopi a cui hai dedicato tutte le tue energie - vedere i progressi realizzati grazie ai tuoi insegnamenti.*

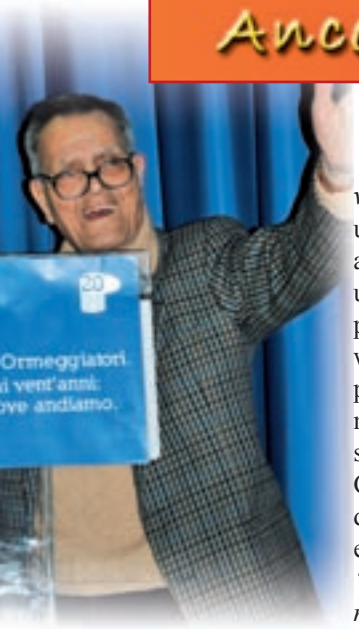
E ti posso assicurare che questi ragazzi che hai

davanti a te, animati dalla stessa fede e spirito di sacrificio, sono stati capaci di incarnare, con energia e passione il ruolo e il prestigio che la nostra categoria continua a ricoprire all'interno della portualità italiana.
'Campi', come ti chiamiamo, tu uomo del tuo tempo, con accanimento, da autodidatta, hai svolto la tua missione con onore e coraggio indomabile, parlando, a volte anche gridando quando il tuo carattere toscano prendeva fuoco. Omeriche e spettacolari erano - ricordo - le tue 'liti'. Ma quello che conta è la tua straordinaria capacità di essere stato l'uomo del passato e insieme l'uomo della transizione. Hai capito l'ineluttabile che avanzava e con tutte le tue forze, da leone indomito quale sei, hai fatto di tutto per farci continuare ad esistere, acquisendo la mentalità di vero uomo moderno.A noi è rimasto il compito di fare tesoro della tua testimonianza e di trasmetterla alle generazioni future. E di questo te ne siamo davvero grati. Campi, ogni fase storica reale lascia traccia di sé nelle fasi successive che ne diventano in un certo senso il migliore documento. Il processo di sviluppo storico, mi hanno insegnato che è un'unità nel tempo; per cui il presente contiene tutto il passato, quel passato che si realizza nel presente. Ed è per questo - ti assicuro - che il tuo contributo non rimarrà inosservato pur in un circuito mediatico come il nostro tempo che brucia memorie e storie di vita. Mille grazie Campi.





Ancora un podio rosso fuoco



"Una riunione così è la prima volta in quarantatre anni da ormeggiatore che la vedo...". Poi, pura adrenalina da podio, che, ancora una volta, al 'presidente' Gerardo Campidonico ha acceso di rosso fuoco il piglio del discorso. E che, una volta lì - davanti alla sua Savona e ai suoi 'discepoli' - l'ha dominato: con l'irruenza di un crescendo wagneriano e con la passione per una professione profondanmente sentita. Impeto poi rotto in commozione, con alcuni dei presenti a rammentare quei suoi 'lucciconi' nello studio genovese del professor Carbone, il 18 giugno 1998, all'annuncio - in diretta - di uno storico giudizio favorevole agli ormeggiatori, emesso dalla Corte di Giustizia di Strasburgo.
"Ringrazio di cuore tutti voi per aver ascoltato noi modesti uomini di mare". Sono queste le prime parole dell'ex presidente Angopi dopo il suo ammirato complimento alla celebrazione del ventennale. Alle quali segue una cronistoria in cui alle vicende personali s'inframmezzano gli accadimenti dell'intera categoria degli ormeggiatrori e barcaioli. Anche questa ripercorsa con straordinaria partecipazione e vigoria. Come quelle che gradatamente s'infiammano man mano che la rievocazione prosegue. Sino a che la voce s'incrina e rompe sotto il calore degli applausi tributati dai suoi assai più giovani colleghi.



Nelle foto. **Il past president ANGOPI Campidonico e l'ex capogruppo Sifredi ricevono l'omaggio degli ormeggiatori di Savona, Vado L. e Imperia dal presidente del Gruppo Balestrino; Campidonico e l'ammiraglio (CP) Felicio Angrisano, già comandante del porto di Savona; Campidonico sul palco e con ex colleghi**

Omaggi dalla categoria















31 gennaio 2013

Fotocronaca



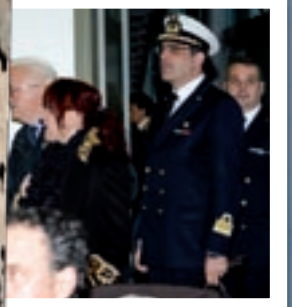
























«Noi, i veri custodi del porto di Savona»

Ballestrino: non un traguardo, ma una tappa importante

del Ventennale























RASSEGNA
EnCOM
PORTI DI
Taranto
Ancona
Civitavecchia
Gaeta
Monfalcone
Gioia Tauro

TARANTO,



SAGGIO
DI SERVIZIO
PUBBLICO











Battello in tilt S.O.S. ormeggiatori

Il fax è datato 17 agosto 2012 ed è firmato dall'ingegnere Giovanni Mantichecchia, direttore generale di AmAt spa, azienda per la mobilità dell'area di Taranto, ovvero del trasporto pubblico tarantino. È indirizzata al Gruppo ormeggiatori del porto di Taranto, nella persona del suo capogruppo Giovanni Puglisi cui esprime il proprio ringraziamento per l'operato della squadra degli ormeggiatori. I quali, nel giorno di Ferragosto, avevano svolto, con provata capacità e in assoluta sicurezza, un intervento di emergenza a un battello della società bloccato in panne con un gran numero di passeggeri. Un soccorso reso impellente dalla presenza di ben 195 persone a bordo dell'imbarcazione, ma anche una ulteriore dimostrazione del servizio di pubblica rilevanza e di interesse anche sociale prontamente effettuato sia per necessità sia per sicurezza. Ciò grazie all'esperienza derivata dalla quotidiana specifica attività degli ormeggiatori, confortata da solerti pratiche di aggiornamento professionale e da innato senso di solidarietà in mare. Questo il testo del messaggio.

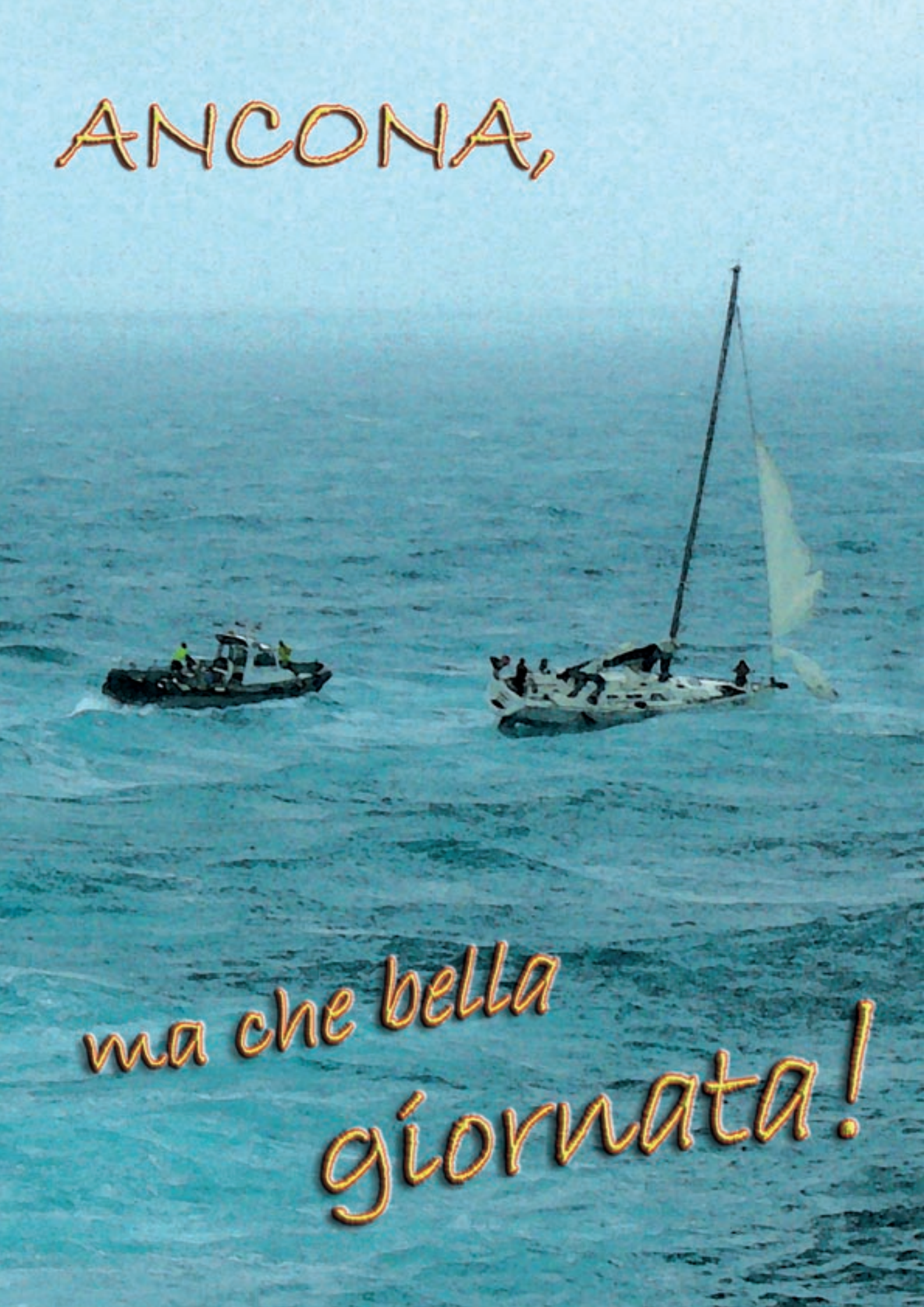
OGGETTO: soccorso effettuato il 15.8.2012 in favore della m/n Adria. Ringraziamento

Suo tramite l'AMAT intende formulare un sentito ringraziamento nei confronti dei componenti la squadra intervenuta il giorno 15.8.2012 in soccorso della m/n Adria, i cui motori si sono improvvisamente fermati mentre svolgeva la corsa di linea delle ore 9.00 - "P. Democrate – Isola di S. Pietro" -, con 195 passeggeri a bordo. Intervenuta tempestivamente, la squadra in pochi minuti ha condotto con provata capacità ed in assoluta sicurezza le operazioni di ormeggio presso la "Rampa Leonardo da Vinci", tanto che i 9 passeggeri a bordo non hanno manifestato alcun segno di allarme, proseguendo poi il viaggio verso l'isola con la m/n Clodia.

Distinti Saluti Il Direttore Generale (Ing. Giovanni Matichecchia)

Servizio Idrovie AMAT. Il servizio, attivo da luglio 2003, collega piazzale Democrate a Capo San Vito, passando dal Mar Piccolo e dal Canale Navigabile. Nel periodo estivo la motonave Clodia effettua un giro serale e cinque corse giornaliere, integrate da un servizio di autobus navetta. Da maggio 2004 è stata immessa in esercizio la motonave Adria, con caratteristiche tecniche analoghe a quelle della Clodia. L'ampliamento della flotta si è reso necessario con l'avvio dei collegamenti tra la città e l'isola di San Pietro. *Nelle foto in alto:* il Castello, costruito nel 1481 da Ferdinando d'Aragona, domina il Canale Navigabile, lungo circa 400 m e largo 73, che costituisce la principale comunicazione fra il Mar Grande e il Mar Piccolo. Sul canale il Ponte Girevole che collega la città Vecchia e la città Nuova. Intitolato a San Francesco di Paola, il ponte, ricostruito nel 1887, si eleva a 12 m sul mare ed è lungo 86 m circa e largo 10 Viene aperto per consentire l'attraversamento del Canale alle navi da guerra e mercantili; *Sotto:* Adria e Clodia in navigazione. *A fondo pagina:* la rada di Taranto con le isole Cheradi di San Pietro e di San Paolo visibili all'orizzonte (da Catopippo from Panoramio). *In copertina:* la baia di Taranto e le isole Cheradi in un particolare di carta nautica del 1746.




ANCONA,
ma che bella
giornata!

ORMEGGIATORI ANCONETANI SOCCORRONO BARCA DA DIPORTO CON DUE UOMINI A BORDO



Domenica 26 agosto 2012, una giornata nata col broncio… Inizia così il racconto degli ormeggiatori di Ancona e di Falconara Marittima di una giornata a dir poco impegnativa. *Le squadre di servizio, sia montanti che smontanti, come tutte le mattine prima dell'inizio della giornata lavorativa sono riunite davanti al consueto caffè, confezionato con la mitica Classica, tradizionale caffettiera; e proprio davanti al fornello in attesa della degustazione cominciano a guardare il cielo*. Un cielo che, *a differenza delle precedenti giornate che hanno caratterizzato una bellissima stagione estiva, appare subito capriccioso; e che, condizionando anche il nostro humour, mette malinconia*. Un'atmosfera che anche *incute preoccupazione sul probabile progredire della giornata verso eventuali bruschi cambi delle condizioni meteo*. Come, appunto, era confermato dalle notizie che comunicate via Vhf dai marittimi in alto mare.

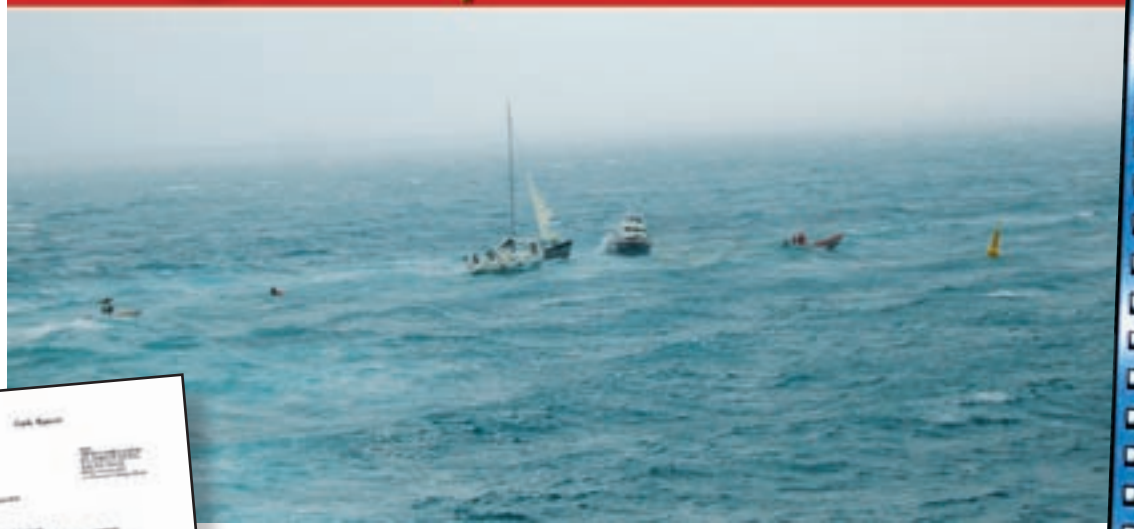
Nonostante questo, il lavoro sia portuale sia quello in rada presso le installazioni 'API' nella rada di Falconara Marittima era regolarmente iniziato. *Ma al rientro da Falconara, dopo aver ormeggiato una nave cisterna presso la locale installazione, eravamo convinti che la l'unità non sarebbe riuscita a terminare le operazioni di carico e che le condimeteo peggiorassero*. Il passa-parola era immediato: *Stiamo 'in campana' per eventuali emergenze sia in porto sia in rada.* Infatti, di lì a poco, *il vento inizia a 'bussare' dal versante Nord*. Scatta l'allarme e, come racconta il vice capogruppo degli ormeggiatori Antonio Pignataro, *si inizia a chiamare il personale, reperibile e libero dal servizio, in attesa di eventuali rinforzi alle squadre di servizio.*

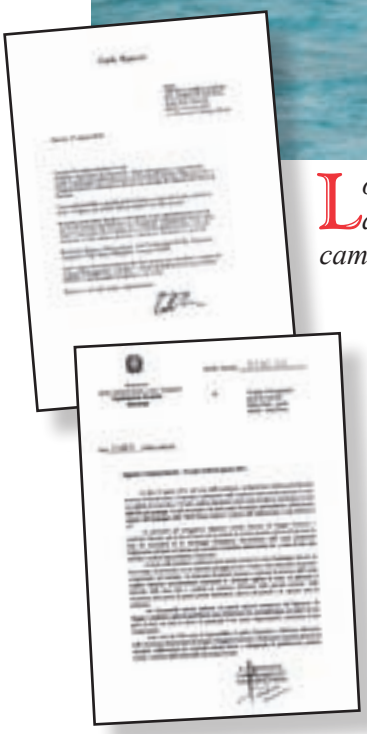
Come si temeva, ecco la richiesta di disormeggio in emergenza della nave cisterna ormeggiata presso l'installazione 'API' di Falconara Marittima. Gli ormeggiatori mollavano con prontezza gli ormeggi della loro motobarca, si dirigevano verso l'installazione in rada per disormeggiare la nave e potevano constatare che durante la navigazione *si era avuto l'immediato aumento del moto ondoso del mare, unitamente a sostenute raffiche di vento*. Comunque, *in piena situazione di emergenza si disormeggiava la nave, ponendola nella condizione d'intraprendere l'autonoma navigazione.*

Ma l'impegno degli ormeggiatori non era terminato. Durante la navigazione di rientro della motobarca in porto, tramite il Vhf di bordo ascoltavano le richieste di assistenza e di soccorso trasmesse da unità da diporto in navigazione, che erano in difficoltà per l'imprevisto e improvviso cambiamento meteo-marino. Fra queste una richiesta era nella loro zona di mare. *Senza pensarci troppo sopra, concordando con il solo sguardo di ognuno di noi, ci siamo subito diretti verso l'unità in difficoltà, avvisando la sala operativa della Guardia costiera"* Arrivati sul punto, hanno constatato il motivo del guaio. *La difficoltà era dovuta a un incattivamento della rizza del genoa di prora nell'elica e timone della stessa.* Ciò aveva reso l'imbarcazione ingovernabile sia a motore sia a vela; e per di più la situazione poteva peggiorare. Perché, *tutto ciò era reso difficoltoso per la*

vicinanza dell'unità contigua alla scogliera frangiflutti dell'imboccatura del porto, con il rischio che andasse ad incagliarsi.
A bordo dell'imbarcazione in balia di mare e vento c'erano due persone impaurite e stremate per la fatica. *Si è subito iniziato il recupero con il passaggio di una cavo per il rimorchio, facendo fatica per il mare grosso e il vento a raffica, di circa 50 nodi*. Ma lo stesso cavo si rompeva per via delle condizioni proibitive delle condizioni meteo-marine. Per cui, *dopo una manovra al limite del possibile, veniva passato un'altro cavo di diametro più grosso, riuscendo così - dopo un'accostata di 180° - a rimorchiare in porto e in acque tranquille la barca a vela.* Durante l'operazione gli ormeggiatori a bordo della motobarca si dimostravano professionali e animati da un senso di solidarietà non comune, dando serenità e tranquillità ai due uomini dell'unità da diporto: *uomini di mare come noi che erano incappati in una brutta giornata.* In porto, assicurata l'imbarcazione all'ormeggio, *è stato significativo vedere i volti e gli sguardi delle persone appena soccorse esprimere umiltà mentre pronunciavano una piccola parola detta con il cuore: GRAZIE RAGAZZI.*
È stata una gran bella giornata!

Ringraziamenti & compiacimenti





Lo scorso 26 agosto 2012, una domenica, il Gruppo Ormeggiatori di Ancona è stato impegnato su più fronti: a causa dell'improvviso cambiamento delle condizioni meteo-marine, l'intervento degli uomini del Presidente Stefano Tricoli si è ripetuto in un brevissimo lasso di tempo.

Dopo l'attività resa a favore di una nave che necessitava di un disormeggio d'emergenza, l'azione in soccorso dell'imbarcazione a vela 'Shaula III' che, a causa di una cima nell'elica, non poteva manovrare.

Già pubblicata nell'apertura del servizio è l'attestazione diretta del Gruppo Ormeggiatori, che evoca il vero spirito di servizio, la dedizione e i valori che il lavoro di ormeggiatore richiede e di cui l'intera categoria è orgogliosa e fiera.

Professionalità, grande perizia, ma anche spirito di servizio marinaresco: queste le parole con cui è stato apprezzato il lavoro svolto, nella testimonianza del civile soccorso Carlo Mancini.

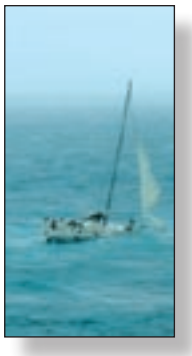
Anche il Comandante della Capitaneria di Porto, Contrammiraglio Giovanni Pettorino, ha encomiato l'attività svolta, i cui ringraziamenti e compiacimenti sono riportati nella pagina a seguire.

IL RINGRAZIAMENTO DI CARLO MANCINI

Ancona, 27 agosto 2012

Gentile Presidente Stefano Tricoli,

desidero ringraziare la cooperativa degli ormeggiatori e in particolar modo l'equipaggio dell'imbarcazione coordinata dal Sig. Pignataro che è tempestivamente intervenuta ieri nel soccorrermi all'ingresso del Porto di Anona.



Con professionalità e grande perizia hanno recuperato la mia imbarcazione, recupero già tentato dai carabinieri ma non riuscito.

In modo particolare desidero evidenziare il mio apprezzamento per lo spirito di servizio marinaresco con il quale gli ormeggiatori hanno effettuato l'intervento, che è andato oltre il dovere professionale, e che ha mostrato un lato umano, generoso e incurante di interessi e pericoli.

Ringrazio dunque calorosamente tutto l'equipaggio del Sig. Pignataro, compreso il Sig. Mauro Menghini presente a bordo.

Come segno di riconoscimento desidero inviare un contributo a nome del Gruppo Ormeggiatori: a tal fine vi chiedo di indicarmi un'associazione ONLUS o una famiglia bisognosa a voi vicine.

Rinnovo i miei più sentiti ringraziamenti.

Carlo Mancini

IL COMPIACIMENTO DI GIOVANNI PETTORINO

Da parte della Capitaneria di porto di Ancona in data 11 settembre 2012 al Gruppo Ormeggiatori del Porto di Ancona

Oggetto: Compiacimento – Evento SAR 26 agosto 2012

In data 26 agosto 2012, nel corso della mattinata, un'improvvisa violenta perturbazione investiva il litorale dorico. Il repentino cambiamento delle condizioni meteo-marine presenti in zona, con raffiche di vento fino a 50 nodi, coglieva impreparate molte unità da diporto mettendone in serie difficoltà gli equipaggi. In tale circostanza ho avuto modo di assistere, personalmente, all'intervento eseguito dell'equipaggio della "M/B Nuovo Scirocco" a favore dell'imbarcazione a vela SHAULA III.

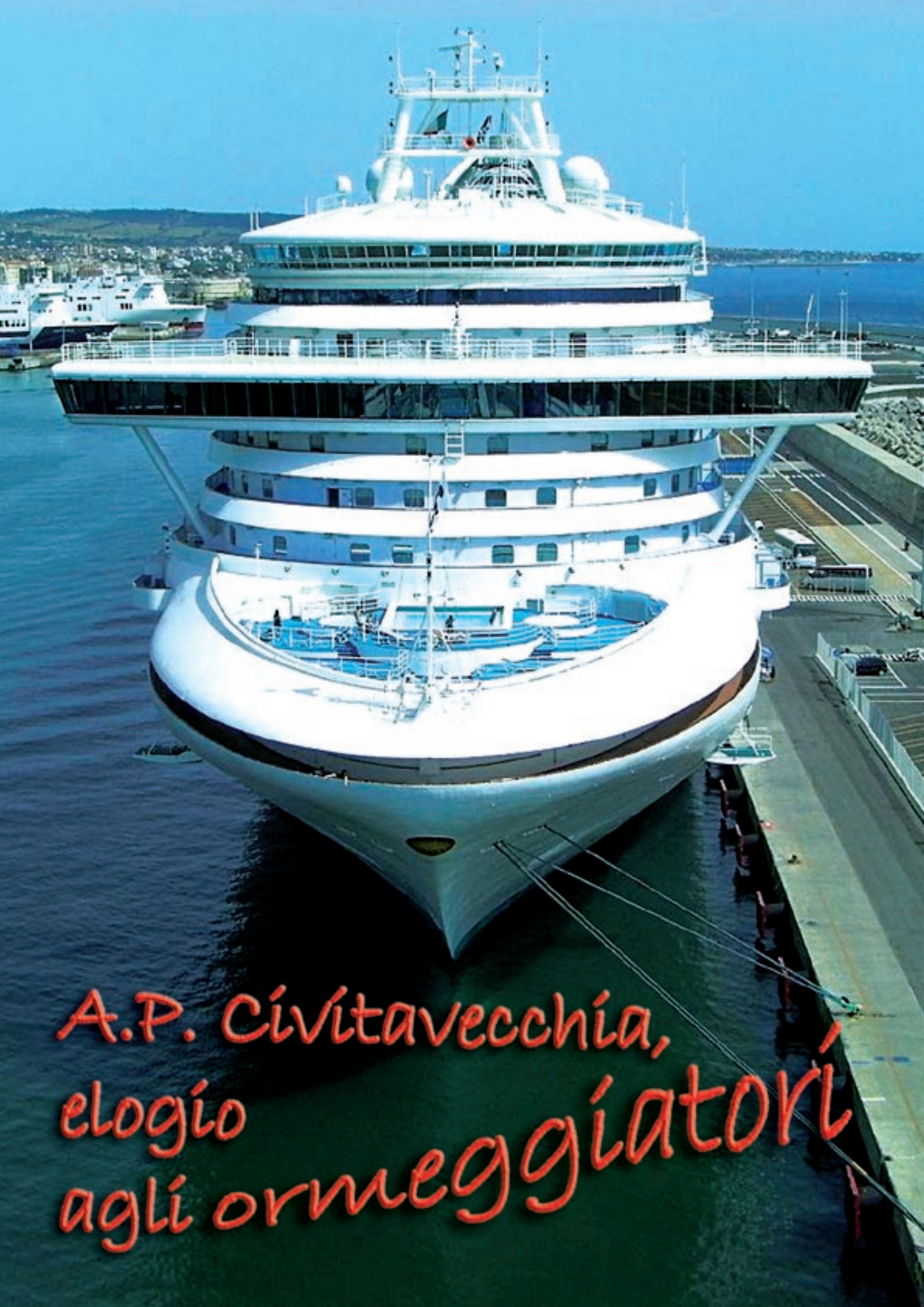
In particolare gli ormeggiatori, Pignataro Carmelo Antonio, Di Maggio Francesco e Giuliodori Massimo, già in fase di rientro da un'attività di esercizio prestata a favore di una nave in rada che necessitava di un disormeggio d'emergenza, intervenivano nelle acque prospicienti l'imboccatura del porto di Ancona per soccorrere la predetta imbarcazione che, a causa di una cima nell'elica, risultava impossibilitata a manovrare.

A fronte delle proibitive condizioni meteo-marine presenti in zona l'equipaggio riusciva, in breve tempo, ad assicurare, con un repentino passaggio di cavo, l'unità a vela ormai priva di governo, scongiurando, nel contempo, la situazione di pericolo venutasi a creare per la presenza delle vicine scogliere. Riusciva, successivamente, nonostante le fortissime raffiche di vento, ad effettuare il rimorchio della stessa fino a condurla in sicurezza all'interno dello specchio portuale. Nella circostanza dava prova di grande perizia marinaresca, sprezzo del pericolo e di spiccato senso di solidarietà.

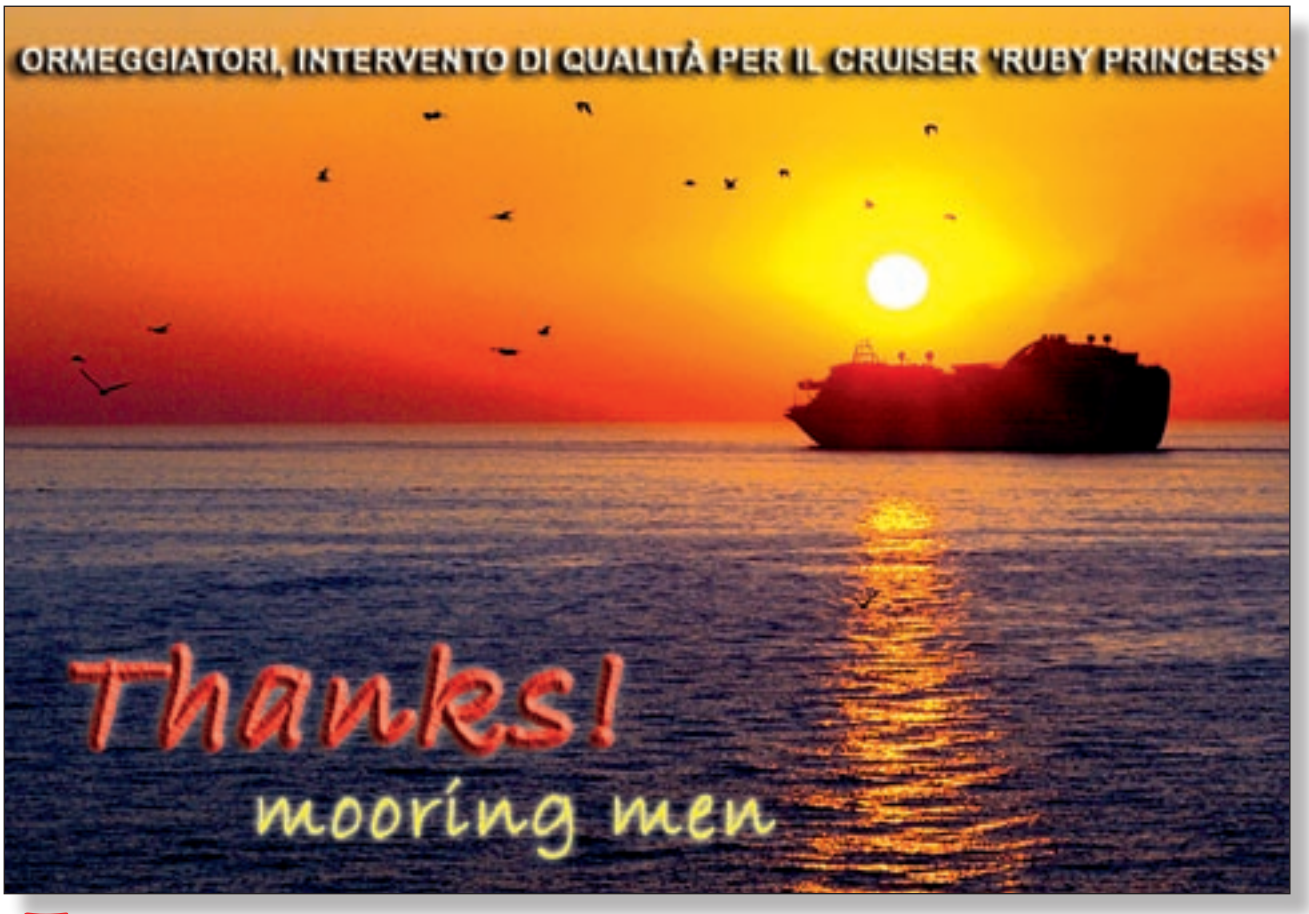
Per l'encomiabile attività espletata con grande capacità marinaresca dal Pignataro, Di Maggio e Giuliodori, spinti da quell'innato senso di altruismo che contraddistingue, da sempre, la vera gente di mare, mi sento in dovere di esprimergli il mio sentito ringraziamento, unitamente al mio compiacimento.

Sono certo che l'alto senso di responsabilità, lo spirito d'iniziativa e l'altruismo dimostrato nella circostanza dal personale del Gruppo Ormeggiatori presente a bordo potrà costituire garanzia di sinergiche collaborazioni per eventuali attività future a salvaguardia di quell'interesse primario comune costituito dalla tutela della vita umana in mare.

Il Comandante
Contrammiraglio (CP)
Giovanni Pettorino



A.P. Civitavecchia, elogio agli ormeggiatori



La comunicazione porta la data del 3 ottobre 2012 e proviene dal dottor Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità portuale di Civitavecchia. È indirizzata al locale Gruppo ormeggiatori, quale riferimento alla nota invitata due giorni prima alla Port authority dal capogruppo degli ormeggiatori, Giorgio Pilara, riguardante interventi apportati il precedente 31 settembre dagli ormeggiatori alla gigantesca nave crociera Ruby Princess nonché delle conseguenze delle rotture dei propri cavi d'ormeggio.

La nota della Port authority

Oggetto: Porto di Civitavecchia: Attività operativa M/n Ruby Princess

Anche nella consapevolezza della indiscussa professionalità del personale del gruppo operativo in indirizzo, si ritiene opportuno, nell'occasione degli interventi eseguiti sull'unità in argomento, estendere la gratitudine di questa amministrazione per il lavoro svolto nella circostanza e nella quotidiana attività d'istituto a cui gli ormeggiatori di Civitavecchia sono dediti allo scopo di salvaguardare la navigazione nel bacino di questo porto.

Unitamente al comando che legge la presente in copia, per la saldezza manifestata che la sicurezza della navigazione esige, si comunica, con orgoglio, che la qualità del servizio offerto partecipa in modo indiscusso all'alto profilo competitivo di questo porto.

Nel ringraziare si prega di estendere il contenuto della presente al personale dipendente.

Distinti saluti.

IL PRESIDENTE (Dott. Pasqualino Monti)

La relazione del capogruppo ormeggiatori e barcaioli

La nota del Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Civitavecchia, è firmata dal suo capogruppo Giorgio Pilara e reca la data del 1° ottobre 2012. È indirizzata alle locali Capitaneria di porto e Autorità portuale, come pure – per conoscenza – all'Agenzia marittima Hugo Trumpy c/o Agenzia Lorenzo Revello e all'ANGOPI, Associazione nazionale ormeggiatori e barcaioli dei porti italiani. Come già individuabile dall'oggetto della comunicazione: Nave Ruby Princess se ne desume il tenore. Infatti, descrive con minuziosa precisione l'avvenimento che la coinvolgeva e l'azione degli ormeggiatori per evitare danni all'unità e al porto stesso. È la relazione sui fatti avvenuti il 30 settembre 2012 con l'intervento degli ormeggiatori del Gruppo di Civitavecchia, per la rottura dei cavi di ormeggio di poppa della suddetta nave crociera (330 metri di lunghezza per 113 mila

tonnellate di stazza lorda). Rottura causata dalle condimeteo avverse, con venti da sud - sud ovest con raffiche di 40/45 nodi.

DESCRIZIONE DELL'OPERAZIONE:

La squadra di turno e la squadra reperibile, chiamata anticipatamente sia per il traffico previsto nelle ore successive sia per le avverse condizioni meteorologiche del pomeriggio, si recavano immediatamente alla banchina 13 Sud per fronteggiare l'emergenza che si era venuta a creare con la nave Ruby Princess traversatasi nel canale portuale.

Dalle 18.20 alle 19.10 gli ormeggiatori hanno recuperato dal mare 11 cavi (spezzoni da 100 metri) e in poco tempo, con l'ausilio dei mezzi terrestri dotati di verricelli, recuperavano i cavi a terra, liberando lo specchio acqueo, per consentire alla nave con il pilota a bordo e con l'ausilio dei rimorchiatori ad iniziare la manovra di avvicinamento alla banchina 13 Sud.

Durante la fase di avvicinamento della nave gli ormeggiatori avevano preparato i cavi a terra aggiuntando gli spezzoni di cavi spezzati e predisponendosi per l'ormeggio sia a terra sia a mare (con motobarche) per consentire il ripristino dell'ormeggio in sicurezza; il tutto terminava alle 19.45.

A fine ormeggio quattro ormeggiatori davano assistenza a terra alla nave per il recupero della scala d'imbarco passeggeri che per metà era completamente in acqua. Dopo il recupero della scala la nave Ruby Princess disormeggiava alle 20.15

Nel segnalare l'accaduto come atto dovuto, intendiamo rimarcare che l'intervento sopra descritto evidenzia come il servizio di ormeggio debba avere costantemente la capacità di interagire con una complessità di aspetti; oltre ovviamente ad esercitare l'attività d'istituto, che trova riferimento solo nei problemi che emergono e nella possibilità di minimizzarli durante la complessa operatività che connota il transito navale all'interno del porto e negli specchi acquei adiacenti.

Giova altresì osservare, in quanto presenti nella nostra funzione caratteristiche e obblighi di servizio pubblico, come l'intera operatività "dell'ormeggio" deve essere in ogni modo valutata sulla base dell'efficienza e funzionalità a favore del porto. E quindi:

a) La capacità d'intervento per circoscrivere le situazioni, anche le più impreviste.

b) L'obbligo di annoverare figure professionali, qualificate ed aggiornate nel modo più elevato possibile, per aumentare la qualità del servizio nell'ambito portuale e nelle più impreviste fattispecie d'intervento.

c) Il dovere di contribuire ad innalzare il gradiente di sicurezza che un porto deve offrire a tutti gli utenti ed operatori.

In ragione di quanto sopra esposto e in funzione degli obblighi di servizio pubblico che si impone ad un'attività come la nostra, riteniamo che gli interventi come sopra descritti (dalle ore 18.20 alle ore 19.10) ricadano nella gamma dei compiti d'attività pubblica cui in Gruppo in maniera esclusiva è preposto.

Proprio per queste ragioni nessun compenso verrà richiesto per l'intervento effettuato.

Tanto dovevamo, e porgendo distinti saluti.

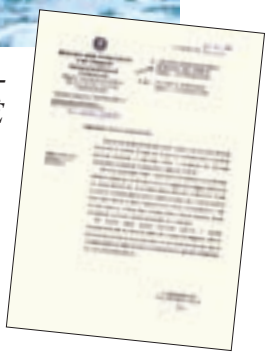
Civitavecchia, lì 01/10/2012

Il Capo Gruppo (Giorgio Pilara)





Giocare a scacchi



La nota proviene dalla Capitaneria di porto di Civitavecchia, è firmata dal suo comandante, capitando di vascello (CP) Pietro Vella e porta la data del 27 novembre 2011. È indirizzata al Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Civitavecchia e, per conoscenza, all'Autorità portuale del medesimo scalo marittimo laziale. Essa argomenta una nota di compiacimento. Eccone il testo.

Questo Comando intende esprimere il proprio vivo compiacimento al personale di codesto Gruppo per la grande professionalità e spirito di sacrificio dimostrati, in particolar modo, in occasione del fortunale abbattutosi sul porto di Civitavecchia in data 28.10.2012.

Per tutta la giornata, infatti, il vento SSW con raffiche sino a 50 nodi, rendeva problematiche le manovre di ormeggio/disormeggio delle unità con grave pericolo per la sicurezza stessa delle navi in banchina. In tale situazione, lo stesso personale di codesto Gruppo, con il coordinamento della Sala Operativa della Capitaneria di Porto, si prodigava in una faticosa opera di rinforzo degli ormeggi delle unità più esposte, anche richiedendo l'ausilio di ulteriore personale non in servizio.

Per quanto sopra, questo Comando esprime un sentito ringraziamento per la meritoria opera del Gruppo Ormeggiatori che ha fattivamente contribuito ad evitare danni a navi ed arredi portuali, con la consapevolezza di poter contare su professionisti di grande affidabilità e non comune professionalità.

IL COMANDANTE C.V. (CP) Pietro VELLA

Vento e mare vs Ormeggiatori

Una partita a scacchi con le quattro navi qui sotto in foto (il cruiser Navigator of the Seas, e le navi traghetto Clodia, Sharden e Amsicora) quali pedoni, su un mare forza 6 - 7 e vento con raffiche sino a 48 - 50 nodi. È la sfida 'giocata' nella giornata del 28 ottobre 2011, dagli ormeggiatori del Gruppo di Civitavecchia nel loro porto, per evitargli di soccombere in un'incombente 'scacco matto', per via di una giornata di rabbiosa perturbazione atmosferica, prolungatasi per l'intero arco della giornata e oltre.

Una partita seguita con attenzione dall'Autorità marittima dello scalo, tanto da ispirare la nota di compiaci-











mento sopra riportata, inviata al Gruppo dal comandante della Capitaneria di porto di Civitavecchia, capitano di vascello (CP) Pietro Vella. Giornata minuziosamente descritta, dal capo gruppo degli ormeggiatori e barcaioli del porto laziale in un rapporto trasmesso il 30 ottobre alla Capitaneria nei seguenti termini.

Oggetto: condimeteo avverse del 28.10.2012

Con la presente si informa codesta spettabile Capitaneria di porto dell'attività che il Gruppo ormeggiatori e barcaioli ha effettuato il 28/10/2012 durante tutto l'arco delle 24H causa forte perturbazione che si è abbattuta sul nostro litorale con venti SSW con raffiche fino a 48 nodi e uno stato del mare forza 6 - 7 che oltrepassava l'antemurale Colombo rendendo impossibile raggiungere le banchine 12 Bis, 13 e 13 Bis.

La squadra del terno della mattina verificando le condimeteo presenti e previste chiamavano subito gli ormeggiatori di rinforzo per fronteggiare la giornata che si presentava.

Durante l'ormeggio della M/N Navigator of the Seas alla banchina 25 S (ore 05.40), la nave Clodia ormeggiata alla banchina 13 Bis richiedeva sul canale vhf 14 il nostro intervento per rinforzare l'ormeggio della nave; visto il forte vento (circa 35 nodi SSW), immediatamente dislocavamo 4 ormeggiatori per fronteggiare l'emergenza.

Alle 05.50 quattro ormeggiatori con le motobarche si recavano alla banchina 13 Bis (impossibile raggiungere la banchina con i mezzi terrestri) ed iniziavano a rinforzare l'ormeggio della nave. Lavoravano in condizioni precarie di equilibrio e impossibilitati a rimanere per lunghi periodi in prossimità delle bitte per effettuare il rinforzo a causa delle violente onde che si abbattevano sulla banchina stessa; il vento rinforzava con raffiche fino a 48 nodi da SSW con la nave che rompeva 7 cavi tra prora e poppa, rendendo vano ogni nostro intervento effettuato precedentemente; con 2 ormeggiatori che cadevano in banchina, colpiti dalle onde che imperversavano continuamente; il tutto fortunatamente senza conseguenze.

Considerata la situazione, il nostromo di turno autorizzava il movimento della nave alla banchina 16 e circa alle ore 07.50 si procedeva al disormeggio della nave Clodia dalla banchina 13 Bis.

Alle ore 09.20 completavamo l'ormeggio della nave Clodia alla banchina 16, mentre l'altra squadra alla banchina 18 era pronta per ormeggiare la nave Sharden che completava l'ormeggio alle ore 09.40.

Gli ormeggiatori di turno monitoravano costantemente le banchine, lo stato dell'ormeggio delle navi in porto, bacini, mezzi navali ecc., in attesa dell'ormeggio/disormeggio delle altre navi impossibilitate ad entrare/uscire per le condizioni meteo.

Durante la giornata si procedeva al disormeggio della M/N Navigator of the Seas alle ore 17,20, all'ormeggio della M/N Amsicora alle ore 21.50, al disormeggio della M/N Sharden alle ore 22.45, al disormeggio della M/N Amsicora alle ore 23.45.

Le condizioni meteorologiche miglioravano tra le ore 02.30 e le ore 03.00 del 29/10/2012 con venti da Nord a 15 nodi.

Certi di un vostro riscontro, porgiamo distinti saluti.

Il Capo Gruppo (Giorgio Pilara)

Gaeta, fiamme in porto









Emergenza incendio nel porto di Gaeta, in località rione Porto Salvo, il 23 ottobre 2012. Una imbarcazione da diporto di sedici metri lì ormeggiato è stata interamente divorata dal fuoco mentre era ormeggiata, senza nessuno a bordo. Le fiamme, devastanti quanto improvvise, sono divampate verso l'una di notte. I vigili del fuoco del distaccamento di Gaeta sono intervenuti sia via terra sia via mare con la speciale motobarca-pompa. Solo all'alba il rogo è stato domato dagli uomini del '115', intervenuti con grande tempestività: una task force la loro, composta da trenta unità operative e quattro mezzi. Dispiegamento valso a scongiurare che il rogo si estendesse agli altri natanti ormeggiati in prossimità dell'incendio, mentre l'imbarcazione è stata completamente distrutta.

Tempestivo anche l'intervento degli ormeggiatori del porto di Gaeta sul luogo dell'incendio. Con l'ausilio di una loro motobarca gli uomini del Gruppo del porto laziale hanno coadiuvato i vigili del fuoco nell'opera di spegnimento delle fiamme nonché a circoscrivere il tratto di mare interessato dall'incendio e alle operazioni di bonifica di quell'area portuale. Per quest'azione, la Capitaneria di porto di Gaeta ha loro rivolto il proprio compiacimento, attraverso una nota firmata dal comandante, capitano di fregata (CP) Francesco Tomas, inviata al Gruppo Unico Ormeggiatori e battellieri di Gaeta e Formia e, per conoscenza, alla loro associazione di categoria Angopi. Eccone il testo.

Argomento: Incendio in porto – Sinistro marittimo occorso in data 23.10.2012 all'unità da diporto denominata 'PC ONE II' iscritta nei registri di Circomare Fano al n. 2PS379/D

Si ritiene doveroso esprimere con la presente, il più vivo compiacimento alle SS. LL. per l'attività altamente meritoria posta in essere nella notte del 23.10.2012 a seguito dell'incendio a bordo dell'unità da diporto denominata 'PC ONE II' in località Porto Salvo.

L'elevata perizia tecnico-nautica e la diuturna disponibilità dimostrata nel corso degli anni in occasione di svariate tipologie di intervento, e in particolare in occasione della prefata emergenza, sono state di fondamentale sostegno ai prioritari interessi correlati alla sicurezza della navigazione e della salvaguardi9a della vita umana in mare, in efficace coordinamento con uomini e mezzi di questa Amministrazione Marittima. Quanto sopra conferma ancora una volta la grande professionalità e efficienza del Gruppo Ormeggiatori e Battellieri di Gaeta, garantita grazie e soprattutto alla costruttiva intesa instaurata tra le SS. LL. e questa Autorità Marittima.

IL COMANDANTE – C.F. (CP) Francesco TOMAS

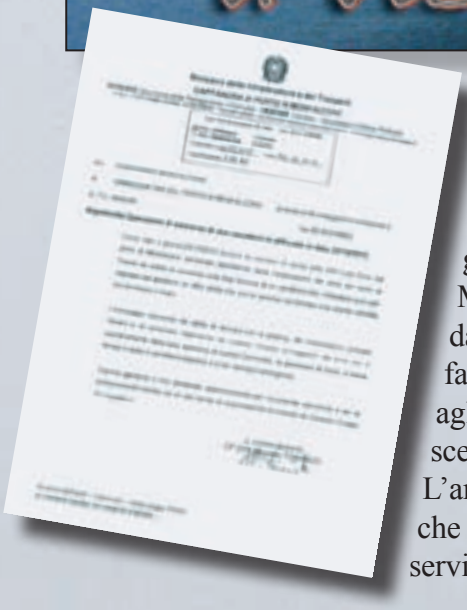
Foto tratte dai siti di: Il Messaggero, Il Punto a Mezzogiorno, Il Faro, Vigili del Fuoco di Gaeta




Monfalcone,
soccorso
nella nebbía

IL SODALIZIO CAPITANERIA E SERVIZI TECNICO NAUTICI SALVA CANOTTIERI IN DIFFICOLTÀ

Emergenza a visibilità zero



La fascia costiera dell'Alto e Medio Adriatico è notoriamente assai nebbiosa. Che naturalmente avvolge, sovente cancellandoli alla vista, i porti che vi si collocano, da Trieste ad Ancona, passando - da sud a nord - per Ravenna, Chioggia, Venezia, Porto Nogaro e Monfalcone.

Monfalcone, appunto, perché è da lì che il 30 ottobre 2012 viene inviato dalla Capitaneria di porto, a firma del comandante di 'Compamare Monfalcone', capitano di fregata (CP) Massimo Toninato, un telefax inviato agli Ormeggiatori del porto nella persona del suo presidente e, per conoscenza, alla propria associazione di riferimento Angopi.

L'argomento della comunicazione (inviata oltre che agli ormeggiatori, anche alla corporazione dei piloti del Golfo di Trieste nonché all'azienda del servizio rimorchiatori) è la seguente:

OPERAZIONI DI SOCCORSO DI DUE CANOTTIERI IN DIFFICOLTÀ IN DATA 23/10/2012.

Eccone il testo.

Come noto il giorno 23/10/2012 durante le manovra di uscita della M/N Lady Doris dal porto di Monfalcone personale dipendente dalla Corporazione dei piloti del Golfo di Trieste ha notato la presenza sulla diga foranea di un canottiere che richiedeva aiuto per ricercare ed assistere un altro atleta che con le avverse condimeteo e la scarsa visibilità era terminato in mare.

L'immediato intervento del pilota di servizio con la pilotina, del rimorchiatore portuale Rosant e di personale dipendente di codesto Gruppo ormeggiatori da terra con il coordinamento della sala operativa di questo Comando, ha permesso di trarre in breve tempo in salvo il canottiere disperso e di far rientrare l'emergenza.

Esprimo pertanto il mio personale apprezzamento per l'eccellente operatività e per la professionalità condita ad un alto senso di responsabilità dimostrata da Codesto Gruppo Ormeggiatori.

IL COMANDANTE (CP) Massimo TONINATO)

(Nelle foto (con Monfalcone ovattate dalla nebbia), in alto: Varo all'Italcantieri; in copertina: canottieri nelle acque del porto)


Gioia Tauro,
crash sui dolos



Compiacimenti di Capitaneria



Gli organi di manovra in avaria in una barca a vela; l'imbarcazione in balia delle onde e del forte vento; l'urto contro la scogliera artificiale del porto; l'immediato accorrere della motovedetta della Capitaneria di porto - Guardia costiera, assieme alla motobarca degli ormeggiatori; infine, il salvataggio. Un fatto di cronaca riportato con evidenza dai media locali. Ma anche il ringraziamento del comandante della Capitaneria di porto di Gioia Tauro, capitano di fregata (CP) Diego Tomat, al Gruppo ormeggiatori e barcaioli del porto di Reggio Calabria / Gioia Tauro che con 'eccellente perizia marinaresca' avevano collaborato con i suoi uomini a salvare una imbarcazione a vela di bandiera francese e, soprattutto, i due uomini di nazionalità greca che vi si trovavano a bordo. Nella nota del comandante Tomat, indirizzata a CarlonRiso, capogruppo degli ormeggiatori lo stesso giorno dell'accadimento, si leggeva quanto segue.

Argomento: **evento del 19.12.2012 – Unità a vela in pericolo nel porto di Gioia Tauro**

Con la presente, desidero esprimere il mio personale ringraziamento per la collaborazione data a questa Capitaneria di Porto nelle operazioni di salvataggio dell'unità da diporto a vela, incagliata dei dolos che delimitano il perimetro interno del bacino di evoluzione sud del porto di Gioia Tauro, effettuate il giorno 19.12.2012.

La predetta collaborazione ha dimostrato l'eccellente perizia marinaresca di tutto l'equipaggio intervenuto nelle operazioni sopra richiamate, risultando determinate per la risoluzione, in tempi brevissimi, dello stato di pericolo in cui versava l'unità.

La prego pertanto di estendere agli ormeggiatori intervenuti il mio più vivo compiacimento.

IL COMANDANTE (C.F. (CP) Diego TOMAT





GIOIA TAURO Grazie al pronto intervento dei militari della Guardia costiera

Imbarcazione alla deriva, salvato l'equipaggio



Foto in alto: ormeggiatori all'opera; sopra: i dolos del porto di Gioia Tauro e un ritaglio della notizia; in copertina: panoramica del terminal container

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

ASSOCIAZIONE NAZIONALE
GRUPPI ORMEGGIATORI e BARCAIOLI
dei PORTI ITALIANI

gruppi aderenti



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