

DL NEWS con immagini è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata al www.facebook.com/briata_stefano e facebook.com/dlnews2008/

ENEMIES, testimoni della pace

Enemies è il titolo di un inserto di 48 pagine a colori della rivista Newsweek di 25 anni fa, prima che sparisse nel gorgo dell'on-line, pubblicizzato da United Colors of Benetton con 40 fotografie a tutta pagina di Oliviero Toscani che ne è anche il creative director. L'ho ripescato in questi giorni dalla mia emeroteca, la prima di copertina esalta un bacio di affetto/amore tra un ventiduenne beduino e una ventiquattrenne israeliana studentessa di sociologia. Ecosì tutte le pagine di questo unico fascicolo, ormai “ storico “ ma sempre attuale, raccontano le storie di palestinesi arabi e ebrei israeliani, cogliendo con lo scatto della verità uomini e donne delle diverse etnie che con assoluta naturalezza si scambiano effusioni di simpatia, amore, con le loro brevi biografie a fianco , che fanno musica, sport, teatro, studio, lavori manuali, bambini e anziani. E' difficile non odiarsi in queste terre di conflitto perenne, dicono, ma loro ci sono riusciti , comunicando gli uni con gli altri, governando i loro destini nel percorso della sofferenza alimentata da laici e religiosi che rappresentano il Male. Un amico carissimo come Renato Ferraro , eclettico ammiraglio filosofo , storico, musicista, scrittore con cui ho un'assonanza intellettuale straordinaria, nell'ultima Rivista Marittima di febbraio, rievocando la figura del filosofo giurista Sergio Cotta , un cattolico e l'eredità bellicistica eraclitea , spunta un ragionamento molto complesso sulla guerra , produttrice di nuovi assetti il cui approdo è la pace, il valore supremo che va perseguito assolutamente. Pace e guerra , ma la pace può essere realizzata soltanto mediante l'uso (o la minaccia) della forza. Ferraro cita molti grandi filosofi su questo tema in verità mai risolto , tra cui Eibi- Eibesfeldt per cui la guerra non è un comportamento innato , ma un fenomeno specifico dell'essere umano,. che in ciò si distingue dagli altri animali. Il principio del non uccidere continua a persistere anche nella cultura , ispirando quei sentimenti di pietà e solidarietà che contrastano con quelli che portano ad assimilare lo straniero al nemico, giustificando così la guerra...

“ Io sono felice di avere un mix culturale – dicono in Enemies arabi e israeliani - è così semplice essere umani ; ma la pace non può essere delegata ai politici; una scuola dove ebrei e arabi studiano insieme è un'esperienza unica; bisogna insegnare alla gente a convivere insieme; abolire ogni fanatismo; non possiamo nascondere le nostre differenze ma non usateci come bandiere per le proteste...

(DL)

PACE E GUERRA

LETTERA DAL VENEZUELA

Caro Decio, nel articolo che ho letto, "Ma ci rendiamo conto di quanto poco vale la vita sotto Maduro" nel DL News 13 anno 2018, ebbene si, in Venezuela la vita vale ben poco, te lo scrivo personalmente perche ahime ci sto vivendo di propria carne insieme alla mia famiglia.

La storia non ha insegnato un bel nulla oppure la umanità ha la memoria corta. E' risaputo che i governi con ideologie comuniste o socialiste, comunque è la stessa cosa, portano in un qualunque Paese un regime dittatoriale, vedesi , otre Venezuela, anche Cuba, Bolivia, Corea del nord dove la dittatura e ancora vigente. Questa nefasta ideologia è peggio di un terremoto o un tsunami, distrugge tutto quello che tocca, In Venezuela ormai sono anni che Maduro ha pieni poteri, facendo misfatti a suo piacimento, portando un intero Paese al totale disfacimento e mettendo in croce il popolo venezuelano, ormai annientato dalla fame, malattie e delinquenza senza parlare della economia dove la moneta locale, il "Bolivar ", non vale una carta straccia, l'inflazione è arrivata ad un punto critico poiché il potere di acquisto non vale nulla. Il Venezuela per colpa di questo disgraziato regime di Maduro è indebitato fino al collo , il petrolio l'unica risorsa naturale che poteva salvare la economia del Venezuela, ormai non serve per pagare i debiti che si aggirano sui migliaia di dollari e il governo non puo più pagare il dovuto che il prezzo del barile è caduto da 100\$ a 50\$ un vero disastro economico portando il Venezuela in "Default" con altri creditori,ah!!! Senza contare la piaga della corruzione, oltre a questo mancano i generi alimentari e le medicine, il popolo venezuelano muore di fame e di malattie soprattutto i bambini e le persone anziane, un vero ritratto dantesco, ma il governo continua il suo atteggiamento sordo, muto e cieco.

Io sono genovese, mi sono diplomato nel Nautico San Giorgio con la qualifica di "Costruttore Navale" ma per il scherzo della natura ma piu direi il destino beffardo sono andato in Venezuela sperando di fare una nuova vita. Grazie a Dio ho una meravigliosa famiglia, ma come si dice non tutto va liscio. Dopo anni trascorsi in Venezuela in pace , adesso mi ritrovo succhiato in questo vortice di crisi che non si sa come finirà, sono molto preoccupato. Mio figlio con la sua famiglia se ne andranno in Chile, come hanno fatto già più di due milioni di venezuelani che sono scappati dal loro Paese, per cercare di fare una vita degnamente soprattutto per i loro figli. Da parte mia e mia moglie per ora starò ancora in Venezuela, ma so che anche noi dovremmo emigrare in Chile ma alla mia età non è che salto di gioia, comunque sono nella aspettativa.

Caro Decio scusami del mio sfogo, so che la tua News è fatta per questioni marittime e non per problemi politici di un paese straniero, però ho voluto che lo sapessi anche se ne sei al corrente dai social ed internet, in ogni modo spero di non aver importunato i lettori del DL News,

Ti abbraccio, alla prossima tua News 14...ciao!!!!

Alfredo Puppo

*No Alfredo non hai importunato i nostri lettori che conoscono la situazione politica del tuo Paese. Tu hai pieno diritto di essere ospitato nel nostro Club , noi facciamo comunicazione, tu sei figlio della nostra scuola di mare per eccellenza, l'Istituto Nautico, lo chiamiamo ancora così, e non ITTL, che sforna periti e conduttori, contaminando i valori sacri della storia della nostra marineria. “Il bello della storia -scriveva Vittorio G. Rossi- è questo ; che più uno ne sa, meno ne capisce...ma come si fa a spiegare la storia se si crede che la storia la fa l'uomo; e non si sa chi è l'uomo ...? “
Coraggio Alfredo, un affettuoso augurio dalla nostra grande comunità marinara a te e famiglia, e tanti auguri a questo paese, il Venezuela, che è ricco e potrebbe farvi tutti benestanti nella democrazia rispettando i diritti umani. Ma il mondo dove sta correndo ?
(DL)*

Il compagno scomparso IN RICORDO DI UGO DODERO

Caro Decio,

Nel pomeriggio ho ricevuto le news ed ho appreso con tristezza della dipartita di Ugo Dodero persona affezionata con convinzione al campo dello shipping ed in particolare alle tue News alle quali si dedicava con impegno ed assiduità. Negli ultimi tempi avevo notato la mancanza dei suoi interventi ma volevo pensare a indisponibilità contingenti. Aveva molta fede in quello che diceva e faceva con molta simpatia. Comunico a te il mio dolore e la mia partecipazione.

Silvestro Sannino

Sono addolorato per la dipartita di Ugo Dodero a cui mi ero sinceramente affezionato soprattutto per il fervore con cui affrontava le problematiche dell'istruzione dei marittimi e per il suo costante ed accorato richiamo alla necessità di avere un Ministero del mare. Quando ci sarà, se ci sarà, lo dovremo anche ai suoi appelli . Che Dio lo accolga nella sua pace eterna !

Conserverò caramente tutti i suoi scritti, le sue ricerche storiche ed i suoi inni nazionali , segni di una vivacità intellettuale capace di scaturire anche in soggetti che noi, ex naviganti, chiamavamo "marconisti", suscitando sempre le reazioni più strane..."Ufficiale radiotelegrafista, prego". Scherzi a parte, i Marconisti, a bordo si sentivano discriminati e noi ufficiali non abbiamo fatto mai niente per risolvere questo complesso.... Ora li ricordiamo con nostalgia perchè quella del marconista è una figura che non esiste più...Oggi, a distanza di tanto tempo, potremmo però ancora parlarne per ricordare questa figura tanto tartassata, criticata e talvolta derisa per i suoi complessi e riabilitarla laddove ce ne fosse bisogno...

Tobia Costagliola

Carissimo Decio, solo oggi, al rientro da Imperia, dove con gli ex allievi locali ho avviato il procedimento per siglare (penso alla fine di ottobre) il gemellaggio tra le nostre Associazioni, ho letto le tue news ed ho appreso della scomparsa dell'amico Ugo. Sono rimasto impietrito dalla notizia. Il giorno dell'assemblea della nostra

Associazione lui ha partecipato e l'ho salutato, ma l'ho visto abbastanza giù di morale (segno che la salute in quel momento non era proprio buona); purtroppo, non ho potuto chiedergli maggiori informazioni perché i soliti rompi...mi hanno distolto con i loro banalissimi problemi e/o stucchevoli ricordi. Come tu sai benissimo su certi argomenti con Ugo, che peraltro è stato un mio collega in Comune, non seguivamo la stessa rotta, ma su altri eravamo in piena sintonia (Ministero della Marina Mercantile, laurea breve seria, ecc.); aveva tante virtù, ma soprattutto era un combattente; era riuscito con impegno e caparbia a superare i tanti ostacoli che gli si sono parati davanti nel corso della sua vita professionale. Con la sua dipartita si è creato un vuoto incolmabile perché era una persona attiva che difficilmente potrà esser sostituita. Peccato perché con lui avremmo potuto affrontare con grinta alcuni problemi che affliggono la marineria. Dimenticarlo sarà per me molto difficile.

Francesco Boero

Eros Chiasserini, già radiotelegrafista poi manager compagnia petrolifera, oggi storico della marineria, difensore del paesaggio di Nervi, nostro illustre collaboratore, esprime il suo profondo rammarico per la perdita del collega Ugo Doderò che aveva conosciuto a Nervi e di cui seguiva gli articoli battaglieri su DL NEWS.

FORMAZIONE PROFESSIONALE MARITTIMA

L'esame unificato: l'obiettivo da raggiungere

*Ringrazio la giornalista Bettina Arcuri che mi ha inviato quanto richiestole in merito all'esame unificato per l'Ufficiale di Guardia (DL)
La risposta della dottoressa Daniela Fara*

GENOVA Il Decreto Interministeriale n. 15 del 23 gennaio 2018 dà attuazione alla normativa che prevede il cosiddetto "esame unificato". Questo significa che in un'unica soluzione, davanti alla stessa Commissione d'esame, gli allievi dell'Accademia - e degli altri ITS che operano nel settore del Trasporto marittimo - sostengono sia l'esame per acquisire il diploma di tecnico superiore sia quello per ottenere l'abilitazione professionale di ufficiale, di coperta o di macchina.

La Commissione è quella che normalmente costituisce la Direzione Marittima, integrata da due membri: uno nominato dalla Regione, l'altro dal Comitato Tecnico Scientifico dell'ITS.

Il valore di questa norma è di grande rilievo per gli ITS, in quanto si ha di fatto il riconoscimento del percorso formativo di tali ITS, tra cui naturalmente dell'Accademia, per la formazione degli Ufficiali.

Questo molto in sintesi.

A settembre ci sarà la prima sessione d'esame che darà concreta applicazione a tale norma. Siamo in stretto contatto con la Direzione Marittima della Liguria, che ringraziamo per la consueta attenzione e disponibilità, per definire le modalità e le procedure per svolgere nel migliore dei modi quanto previsto dalla norma.

A disposizione per ulteriori chiarimenti, se ritenuto opportuno.

DANIELA FARA

Direttore Generale

Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile

Via Oderico 10, 16145, Genova Tel.: 0039 010 3622472 Fax: 0039 010 3705599

Cell.: 0039 335 7355573

Website: <http://www.accademiamarinamercantile.it>

Email: info@accademiamarinamercantile.it

CONSIDERAZIONI AGGIUNTIVE PROFESSIONALI

di Silvestro Sannino

L'AMOCO CADIZ 40 ANNI FA

Learning from the past – Considerazioni aggiuntive

Decio Lucano ha ricordato nella 11 DLNEWS del 18 marzo scorso il clamoroso incidente della petroliera VLCC Amoco Cadiz, in seguito ad un'avaria alla macchina di governo; e l'oil spill pollution che ne seguì devastò le coste della Bretagna per centinaia di chilometri. Nella successiva DLNEWS n.12 Tobia Costagliola, che ha una lunga e consolidata esperienza della "filosofia armatoriale", ha reso un'analisi del caso con la sua ottica evidenziando ritardi negli interventi e successive modifiche della normativa marittima, secondo il classico criterio del post mortem. L'avaria alla macchina del timone è da considerarsi un evento raro, eccezionale per cui l'emergenza che ne seguì rientra in quei casi per i quali nessun Com.te può vantare un'esperienza pregressa. Le valutazioni e le azioni del Comando di bordo possono anche non essere le più tempestive e le più appropriate (Si veda le 07 DLNEWS del 19/2/18- Psicologia delle emergenze rare). Inoltre, malgrado il disposto della SOLAS 74 al Chap.V ,Reg.34c. 3 ribadito nella stessa al Chap.XI -2 Reg. 8 che impone la garanzia che il Comandante non deve essere condizionato dall'armatore o dal noleggiatore o da alcuna altra persona nell'adottare le misure di sicurezza che ritiene necessarie, nel caso de quo, come fa notare Costagliola, non si può escludere che vi siano state ingerenze della società armatrice. E' un classico esempio di una norma, valida sul piano di principio, che diventa di non facile attuazione operativa. Nel Caso dell'Amoco Cadiz il Com.te Pasquale Bardari, che si era avvalso della facoltà di non

rispondere durante l'inchiesta, fu ritenuto esente da qualsiasi colpa nel giudizio di merito.

IL GIGANTISMO NAVALE.

L'Amoco Cadiz fa parte di quel fenomeno detto di "gigantismo navale" che in seguito alla chiusura del canale di Suez del 1967 determinò una crescita delle dimensioni delle navi petroliere VLCC (Very Large Crude Carrier) e ULCC (Ultra Large Crude Carrier) che sembrava senza limiti. Proprio nel 1978 Corradino Ciampa e lo scrivente furono ospiti della EXXON C. di New York sulla "Esso Madrid" che aveva una portata di circa 400.000 tons di crudo; qualche anno dopo con la Batillus, la Jahre Viking ed altre si superavano le 500.000 tons di portata, con lunghezze che si avvicinavano ai 500 m. larghezza sui 60 m e pescaggi fino ai 25 m. Questo gigantismo navale incontrollato poneva una serie di problemi di navigazione. Si dovette rifare tutta la idrografia nella batimetria fine su fondali fino ai trenta metri, mentre in precedenza, con i grandi transatlantici, si arrivava appena ai 15 metri. Le masse enormi delle ULCC cariche rendevano problematiche le operazioni di berthing e di ancoraggio. L'Amoco Cadiz, che in fondo era ancora "piccola", filò un'ancora che subito fu strappata dal vento e dai marosi. E dire che già nel 1967 la Torrey Canyon, naufragata sugli scogli delle Scilly per un guasto al pilota automatico, ammoniva sul grave pericolo ecologico di una "black tide" (marea nera); nel 1971 la Texaco Caribbean, in uno schema di separazione di traffico nel Channel, veniva speronata dalla M/N Paracas che procedeva controsenso e rimaneva incagliata con enorme oil spill. Sulla stessa, malgrado i segnali, finivano nel giro di pochi giorni altre due navi con perdita totale dei propri equipaggi.

I problemi di manovra delle superpetroliere erano notevoli. In navigazione, dal ponte di comando a poppa, si vedeva la prua oscillare come una frusta, come un ramo di salice, in un movimento elastico chiamato whipping; gli ufficiali avevano un impatto psicologico notevole ed un senso di ansia si destava quando mettevano il timone alla banda e la nave non rispondeva ... se non dopo alcune decine di secondi. Non parliamo poi degli spazi di arresto che erano dell'ordine di qualche chilometro e nessun Com.te si sognava lontanamente di operare un crash-stop con macchina indietro a tutta forza! L'impiego di simulatori navali (Wageningen, Port Revel, etc.) serviva in parte a superare questi limiti di percezione dei moti della nave. Ma il primo ufficiale tra le operazioni di scarica, crude washing e gas inerte che doveva fare in successione in tre porti come Antifer, Europort e Cuxaven e la condotta della navigazione in una zona di intenso traffico, malgrado l'aiuto di un pilota di altura che veniva imbarcato fin dall'inizio del Channel, si riduceva in una condizione pietosa per la fatica accumulata.

LA CORRENTE AGULHAS E LE ONDE ANOMALE.

Ho appena ricordato il whipping di questi giganti del mare. Ma perché gli ingegneri di costruzioni navali, all'epoca in genere giapponesi, erano costretti a conferire alle navi VLCC e ULCC un tipo di elasticità così consistente? Il trasporto del greggio dal Golfo Persico avveniva mediante il periplo del Sud Africa. Tra il Mozambico e il Madagascar si forma, come effetto degli alisei, la corrente Agulhas (Il nome deriva dal fatto che

all'epoca delle navigazioni portoghesi nella Carreira da India in quella zona gli aghi della bussola – os agulhas – non accusavano alcuna declinazione magnetica) diretta verso sudovest. Tale corrente, per l'effetto canale tra l'isola e il continente, assume valori consistenti che nella zona compresa tra Port S. John (32° S) e East London (33° S) con velocità dell'ordine di 4-5 nodi e per una larghezza compresa tra 50 e 60 miglia. Quando all'inizio dell'inverno australe (mese di giugno) le depressioni dell'Atlantico sud si approfondiscono con minimi che scendono sotto i 970 millibar, nel loro spostamento da ovest a est vengono a capitare in una posizione in cui i venti nella regione dei porti appena citati spirano da sud. In tal modo nella zona si hanno venti contrari alla corrente Agulhas e questo provoca un'onda alta e ripida (Onda Anomala) specialmente sulla batimetrica dei 100 fathoms (circa 200 metri). La ripidezza dell'onda provoca sugli scafi sforzi di taglio molto forti e quindi danni notevoli. Negli anni 1970 una quindicina di navi subirono danni strutturali molto gravi fino alla rottura, al collasso dello scafo come nel caso della World Glory, una VLCC che nel giugno 1968 rimase spezzata dall'impatto con l'onda anomala. I provvedimenti adottati nelle costruzioni navali e la scelta di rotte lontane dalla batimetrica di 100 fathoms riuscirono a risolvere il problema.

IL GIGANTISMO: NAVI PASSEGGIERI E PORTACONTAINER.

Finito il gigantismo navale nel campo del crude, per ragioni di geografia e di politica della produzione petrolifera, è cominciata, proprio dall'autunno del trasporto del greggio, la corsa al gigantismo nelle navi da crociera. Si sono realizzati alveari galleggianti con capienze di 3000 e poi 4000 e poi 5000 passeggeri crocieristi. Le navi sono degli alberghi galleggianti e non si comprende bene il motivo di questa gara al rialzo. Le ragioni dell'economia, si dirà. La crociera è un termine che attira e penetra sempre più in tutti gli strati sociali. Si sente spesso persone che oltre a discettare di calcio, canzoni e amenità simili, sono ad enumerare il numero di crociere sperimentate, custodite nel proprio carnet e gli itinerari futuri previsti. Bontà loro. Il paradiso è a portata di mano, meglio prenderlo, ghermirlo. E poi con tanta bella gente tutta assieme: la gioia della folla, della moltitudine, delle adunate oceaniche. Siamo in tema, siamo sul mare. Prima che un certo Aristotele affermasse che l'uomo è un "animale sociale" si era già scoperto che lo stare assieme è un vezzo, un ricercato naturale, attraente, coinvolgente. Si sono inventate le feste, i mercati, i templi, i circhi, i santuari, i pellegrinaggi, i ritrovi, i concerti, gli stadi; insomma ogni pretesto per affermare il dicto: meglio insieme che poco accompagnati.

Ma la nave da crociera opera sul mare. Il mare può riservare sorprese di ogni tipo ed in ogni momento. La tecnologia non è in grado, e forse non lo sarà mai, di realizzare sistemi ad affidabilità certa. Poi quando il mare si sveglia, si scatena, anche le navi più grandi sono come dei fucelli. La Concordia che nel mese di novembre 2008 vaga alla deriva nel porto di Palermo, con due minuscoli rimorchiatori che non riescono a tenerla, è un grave monito che non va dimenticato. E quindi chi è che può stabilire che una nave con 6000 persone a bordo può garantire la sicurezza di tutti in un incidente, in una emergenza imprevista senza contare possibili attentati di tipo terroristico? E' il gigantismo delle navi crocieristiche un processo ineluttabile, irreversibile? Chi lo stabilisce e chi ne garantisce un ragionevole livello di affidabilità e di sicurezza in un'epoca in cui se manca per qualche ora la corrente elettrica o l'acqua corrente la gente rimane smarrita, senza alcuna capacità di adattarsi alla situazione contingente? Il gigantismo delle navi portacontainer ha avuto uno sviluppo più regolare, meno

appariscente. Il mercato si riduce ai giganti mondiali Maersk, Gianluigi Aponte e pochi altri. Non è questa l'occasione di esaminare alcuni problemi degli equipaggi. P.S. Il naufragio dell'Amoco Cadiz si verificò il 16 marzo 1978, giorno in cui venne sequestrato Aldo Moro da parte delle Brigate Rosse. Nello stesso giorno noi dell'Istituto Nautico di Torre del Greco, guidato da Corradino Ciampa, eravamo ad accogliere i docenti di materie nautiche di ogni parte d'Italia invitati per seguire un corso di aggiornamento sul tema: scambi di esperienze e studi tra industria e scuola. Il corso era stato concepito ed organizzato insieme con la Marine Systems di Genova il cui presidente, il dinamico Foffo Gambardella si mostrò sensibile per i problemi didattici. Tale corso fu il primo di una lunga attività di aggiornamento, su tematiche e con sponsor diversi, che si protrasse fino agli inizi degli anni novanta. Gambardella in seguito fu anche Presidente dell'Istituto Italiano di Navigazione che negli ultimi tempi sembra poco presente nelle attività culturali del campo della navigazione marittima.

Silvestro Sannino, Torre del Greco 8 aprile 2018

LE “FIORETTATE “ DEGLI ARMATORI

Mario Mattioli, presidente Federazione del Mare

Forza e unità di tutte le organizzazioni che la compongono, urgente il Ministero del Mare

ROMA Mario Mattioli, Presidente della Federazione del Mare. Vicepresidenti della Federazione sono stati nominati: il presidente Assonave Vincenzo Petrone e i past-president di Federagenti Umberto Masucci e di Ucina Anton Francesco Albertoni. Presidente d'Onore della Federazione resta il past-president Corrado Antonini, segretario generale Carlo Lombardi, vicesegretario generale Marina Stella, cui si aggiungono Francesco Mariani e Laurence Martin. Il nuovo presidente Mario Mattioli ha dichiarato: “Il programma di lavoro che propongo è semplice e corrisponde alla considerazione centrale da cui è nata la Federazione del Mare: favorire sempre di più la rappresentanza unitaria del cluster marittimo presso il legislatore, il governo, le amministrazioni, l'opinione pubblica, le altre realtà associative, in Italia e all'estero, ed esaminare, approfondire e dibattere i temi generali e particolari che rivestono un significato per la valorizzazione della marineria italiana come fattore di sviluppo del Paese. Dobbiamo tornare a considerarci un Paese marittimo, per poter affrontare le sfide che ci attendono nei prossimi anni”. “E' un interesse comune – ha aggiunto Mattioli – rispetto al quale la Federazione resta aperta anche alle organizzazioni marittime che non ne facciano parte o ne siano uscite”. In questa fase di riflessione sull'assetto del Paese, i rinnovati vertici della Federazione del Mare hanno tenuto a ribadire, con la forza e l'unità di tutte le organizzazioni che la compongono, l'assoluta necessità di ricreare un'efficace sede di coordinamento politico-amministrativo dedicata alle

attività marittime: ministero del Mare o dipartimento dedicato della Presidenza del Consiglio, comunque una struttura che sappia leggere e innovare la passata tradizione del ministero della Marina mercantile, oggi ridotto ad un'unica direzione ministeriale, mettendo nuovamente a sistema la gestione dell'intero cluster marittimo, i cui aspetti sono oggi dispersi tra diverse Amministrazioni, con danni certi per lo sviluppo loro e dell'Italia. A tal fine, i nuovi vertici della Federazione si dichiarano pronti a incontrare tutte le forze politiche. Successivamente, si è tenuto un incontro fra il Consiglio della Federazione e il nuovo vertice operativo di ENMC (European Network of Maritime Clusters), il presidente Arjen Uytendaal e il segretario generale Olivier van Paasschen, i quali stanno avviando la loro azione incontrando gli esponenti dei principali cluster marittimi europei per meglio definirne gli interessi comuni, con il fine di assicurare un maggior peso alla Blue Economy anche a livello comunitario. In tale occasione è stato proiettato un video realizzato da

Alberto Rossi Direttore di AssArmatori

Vincenzo Romeo entra nel Consiglio

Si delinea la strategia associativa di Stefano Messina

ROMA Nomina del Direttore Generale, nella persona di Alberto Rossi, e ingresso di Nova Marine Carriers, fra i principali gruppi armatoriali nel settore bulk, con contemporanea cooptazione del Ceo, Vincenzo Romeo, nel Consiglio Direttivo dell'Associazione.

Il Consiglio di AssArmatori, svoltosi a Roma, ha segnato una svolta nella breve storia della nuova associazione armatoriale presieduta da Stefano Messina che a tappe forzate sta agendo su tre fronti: quello di costruzione di una struttura agile, ma particolarmente efficiente e concentrata sulle tematiche chiave dello sviluppo dello shipping italiano e con forti interessi nel nostro Paese; una costante crescita della base associativa attraverso l'ingresso di Gruppi armatoriali che siano in grado di fornire un contributo di esperienza e di qualità sullo scacchiere internazionale; una focalizzazione sui temi di sviluppo e di competitività dello shipping e anche del sistema Italia.

Al timone operativo di AssArmatori è stato chiamato Alberto Rossi, avvocato marittimista, che assumerà la carica di Direttore Generale della associazione degli armatori italiani presieduta e guidata da Stefano Messina.

Alberto Rossi vanta un'esperienza professionale specifica nel diritto dei trasporti, della navigazione e dell'Unione Europea e, ad oggi, è socio e responsabile del dipartimento trasporti dello studio NCTM.

54 anni, Rossi ha svolto la sua attività in grandi studi legali, acquisendo specializzazioni nel campo del diritto portuale, dei trasporti marittimi e terrestri e della concorrenza, occupandosi di varie tematiche relative alla navigazione di lungo e corto raggio, ai registri internazionali, ai regimi tariffari e di esecuzione dei servizi tecnico nautici nonché al tema degli aiuti di Stato nel settore marittimo.

Il Consiglio ha impresso anche un'accelerazione nel processo di espansione della rappresentatività di AssArmatori. È entrato infatti in Consiglio Vincenzo Romeo, Ceo di un importante Gruppo internazionale nel settore dei trasporti bulk, la Nova Marine

Carriers, con sede operativa a Lugano. Il Gruppo armatoriale svizzero con forti radici italiane rappresentate proprio dalla storia della famiglia Romeo nonché da un management quasi esclusivamente italiano, si è connotato in questi anni per la sua collocazione all'avanguardia a livello mondiale per le partnership fra shipping e industria, con particolare focalizzazione ai settori delle commodities, dei prodotti siderurgici e del cemento. Roma, 13 aprile 2018

Per ulteriori informazioni

Star comunicazione in movimento Barbara Gazzale 348 4144780

IL GRUPPO GRIMALDI ALLA RICERCA DI 500 MARITTIMI ITALIANI **DIECI NAVI IN ARRIVO NEI PROSSIMI DIECI MESI**

NAPOLI Il nuovo organico destinato alle 10 navi in arrivo nei prossimi 12 mesi
Napoli, 13 aprile 2018: In vista del futuro potenziamento della propria flotta, il Gruppo Grimaldi accelera il suo processo di ricerca, selezione ed assunzione di personale marittimo qualificato.

Per le preoccupazioni manifestate dai sindacati per il personale della TTT Lines, il Gruppo partenopeo conferma che, nell'ambito delle proprie strategie di sviluppo, tra le navi in costruzione e quelle in corso di acquisizione, intende assumere nuovo personale, in particolare italiano, già attivo e qualificato in segmenti di attività di interesse del Gruppo.

Il Gruppo Grimaldi prevede, infatti, di aggiungere 10 unità ro/ro e ro/pax alla sua flotta di oltre 120 navi nei prossimi 12 mesi. Si tratta di sette navi PCTC (Pure Car & Truck Carrier) che sono in costruzione presso cantieri cinesi nonché di tre traghetti ro/pax.

Le 10 unità andranno ad aggiungersi alle tre PCTC Grande Baltimora, Grande Halifax e Grande New York, consegnate al Gruppo negli ultimi mesi e attualmente impiegate nei collegamenti tra il Mediterraneo ed il Nord America per il trasporto di automobili, furgoni ed altro materiale rotabile.

Il Gruppo Grimaldi intende assumere circa 500 marittimi qualificati, soprattutto italiani, per armare le unità in arrivo. I profili professionali richiesti riguardano le sezioni di coperta (comandante, 1° ufficiale, allievo ufficiale, ufficiale di navigazione, nostromo, marinaio, carpentieri, mozzo), macchina (direttore, 1° macchina, ufficiali, allievo ufficiale, operaio motorista, operaio meccanico, ottonaio, giovanotto macchina, elettricista) ed hotel (commissario di bordo, cuoco, cuoco equipaggio, piccolo e garzone cucina, piccolo e garzone di camera, cameriere, 1° cameriere).

Il Gruppo Grimaldi è fermamente convinto che, alla base del successo delle proprie attività, vi siano la professionalità e dedizione dei propri dipendenti, tanto imbarcati che di terra.

Per candidature prego consultare la pagina dedicata

<http://www.grimaldi.napoli.it/it/careers.html>

Per ulteriori informazioni: kiprianou.paul@grimaldi.napoli.it

PROPELLER CLUB News

Blue Economy tra sviluppo per il territorio e la sua occupazione.

GENOVA La Blue Economy in tutte le sue molteplici attività è stata oggetto del consueto meeting conviviale organizzato dall' International Propeller Club di Genova, come evento inaugurale del Blue Economy Summit, che ha tenuto banco a Genova con una serie di Convegni organizzati sotto il patrocinio del Comune e delle principali istituzioni locali dal 9 al 12 aprile scorso.

Il tema della Blue Economy è di grande attualità e rappresenta per il nostro capoluogo una risorsa da non disperdere, come evidenziato dall'Assessore per l'Economia al Comune di Genova, Dott. Giancarlo Vinacci, anche per riportare la città a una ribalta internazionale.

Quale sede migliore, quindi, del Propeller Club locale per dare inizio e presentare al cluster genovese i temi e gli sviluppi futuri legati alle varie attività marittime che vi rientrano, che come sottolineato durante l'intervento del Sindaco, Dott. Marco Bucci, si stima cubino da sole circa 58 mila posti di lavoro nella città fra tutte le figure professionali. Un notevole patrimonio, che va coltivato sviluppando maggiormente questo c.d. "Maritime Business", anche attraverso quelle che sono le sinergie fra Porto e Istituzioni, poiché in un futuro ormai imminente, dovranno essere prese importanti decisioni per il riassetto di importanti attività economiche (su tutte il ridisegno del Polo Petrochimico).

Si sono quindi succeduti durante il proseguo della serata, brillantemente introdotti dall'Avv. Giorgia Boi, Presidente del Propeller Club di Genova, e moderati dal Dott. Fabio Pasquarelli, Direttore Transport di Telenord, gli interventi della Dott.ssa Simona Costa, Coordinatrice UE Smart City, del Dott. Massimo Caccia, Direttore Istituto di Studi sui Sistemi Intelligenti per l'Automazione (CNR), del Prof. Massimo Figari, Dipartimento di Ingegneria Navale, Elettrica, Elettronica e delle Telecomunicazioni (DITEN) dell'Università di Genova, del C. Amm. Luigi Sinapi, Direttore Istituto Idrografico della Marina, e dell'Am. Nicola Carlone, Direttore Marittimo della Liguria e Comandante del Porto di Genova.

Per capire quanto siano importanti le attività marittime per l'intera economia, basti pensare che senza in una settimana non avremmo più approvvigionamento di carburante, in due le scorte alimentari si esaurirebbero, mentre in un mese quelle energetiche. Però, come evidenziato dal Dott. Gian Enzo Duci, Presidente di Federagenti, i modelli di business ad esse legate sono ancora in gran parte quelli tradizionali, mentre stiamo assistendo a una nuova e crescente richiesta di utilizzo di nuove tecnologie e automazione, che evidentemente impatteranno anche sul mondo del lavoro. Bisognerà, quindi, pensare a creare nuove professionalità attraverso una formazione mirata, e dello stesso avviso è anche il Dott. Ignazio Messina, A.D. Ignazio Messina & C, che però sottolinea anche come la difficoltà di adeguare le nostre infrastrutture, e quindi anche quelle del Porto di Genova, possano rappresentare una

criticità, poiché l'economia e il suo sviluppo ha attualmente tempi rapidi, e non dobbiamo perdere queste opportunità future

Lorenzo Carovino

"SICUREZZA MARITTIMA E STRATEGIE NEL MARE MEDITERRANEO"

Sono lieta di informarvi che l'Ammiraglio di Squadra Donato Marzano ha accettato di tenere la Sua "Lectio magistralis" (rinviata a causa del lutto che ha colpito la Marina Militare) sul tema:

"SICUREZZA MARITTIMA E STRATEGIE NEL MARE MEDITERRANEO"

GIOVEDÌ 19 APRILE dalle ore 8,45 alle 10,30

Tale evento si terrà presso l'Auditorium del Museo del Mare.

Tale occasione si innesta nell'ambito del processo interattivo e sinergico che il Propeller Club ha da tempo avviato con il Dipartimento di Economia dell'Università di Genova e, particolarmente, con il suo Corso di Laurea in Economia e Management Marittimo Portuale di cui il nostro Club è promotore.

Auspucando che possiate partecipare numerosi, vi invio i miei più cordiali saluti

Giorgia Boi, Presidente Propeller Club Port of Genoa

Wista Italy

Nautica da diporto: aggiornamenti giuridici, tecnici e fiscali. “Novità e prospettive”

Wista Italy – Women’s International Shipping & Trading Association, con il patrocinio del Comune di Genova, organizza per il giorno 20 aprile 2018 in Genova, presso la prestigiosa Sede dello Yacht Club Italiano, il convegno dal titolo “Nautica da diporto: aggiornamenti giuridici, tecnici e fiscali. Novità e prospettive”

La tematica trattata è di estrema attualità, viste le recenti modifiche intervenute al Codice della Nautica da Diporto, e costituirà un momento di approfondimento e di riflessione sulle novità in materia fiscale, ambientale e sulle nuove figure professionali del diporto.

Sperando di fare cosa gradita, rimettiamo in allegato la locandina dell’evento, confidando di poter contare sulla Vostra partecipazione.

L’eventuale conferma dovrà essere inviata al seguente indirizzo mail:

info@wistaitaly.it

INFORMAZIONE DA MIUR E GUARDIA

COSTIERA

Giornata del mare e della cultura marinara

L' 11 aprile ricorre la “Giornata del mare e della cultura marinara”, finalizzata a sviluppare la cultura del mare inteso come risorsa di grande valore culturale, scientifico, ricreativo ed economico. La giornata nazionale è stata introdotta dalle recenti modifiche apportate al Codice della nautica da diporto, riconosciuta così dalla Repubblica ed articolata sulla base di una serie di incontri presso gli istituti scolastici di ogni ordine e grado, promossi dal Ministero dell’istruzione, dell’università e della ricerca, che – anche in virtù di un protocollo già in essere con il Comando Generale – si è avvalso del supporto delle Capitanerie di porto, presenti in modo capillare lungo gli 8.000 km di coste del territorio italiano.

L’attività di informazione rivolta alle giovani generazioni di studenti, infatti, si ricongiunge agli obiettivi ed ai compiti della Guardia Costiera, impegnata quotidianamente nella ricerca e soccorso in mare, nella tutela della sicurezza della navigazione, nella difesa dell’ambiente, nella tutela del patrimonio ittico e dell’habitat marino e costiero, nonché in tutto ciò che riguarda gli usi civili e produttivi del mare. La giornata nazionale è stata celebrata anche mediante una serie di iniziative promosse dalle Capitanerie di porto a livello territoriale, incentrate sulla promozione e sensibilizzazione dei giovani e degli utenti del mare riguardo i principi della sicurezza in mare e della tutela ambientale.

A Gallipoli, ad esempio, la Guardia Costiera, unitamente alle diverse realtà Istituzionali nautiche e culturali locali ha promosso un incontro pubblico nella galleria cittadina “dei due mari” dove, tra le diverse iniziative, si è data lettura di composizioni poetiche e brani letterali che parlano di mare.

Ancora, a Civitavecchia, la Guardia Costiera, con il supporto dell’Autorità di Sistema Portuale, ha permesso a 200 studenti di vivere una intera mattinata a contatto con la realtà portuale cittadina, facendo conoscere loro – operativamente, sul campo – il funzionamento di un porto complesso come quello laziale, volano dell’economia marittima della regione e ricco di storia, testimoniata dalle strutture romane e rinascimentali esistenti ancora oggi.

A La Spezia, la Capitaneria di porto ha festeggiato l’importante giornata nazionale promuovendo un incontro con gli studenti delle scuole, nel solco di memoria e tradizione, al quale ha preso parte – in qualità di testimonial – il velista italiano Giovanni Soldini, Amico della Guardia Costiera e dei giovani che amano il mare. Nell’ambito dello stesso progetto, questa mattina, una delegazione di studenti della LUISS Business School di Roma ha fatto visita alla Centrale Operativa del Comando Generale della Guardia Costiera. La visita, durante la quale sono stati illustrati i principali sistemi di controllo e monitoraggio del traffico marittimo e le moderne tecnologie della Centrale Operativa, ha costituito per gli studenti occasione per approfondire – nella pratica – la conoscenza delle complesse e articolate attività condotte dal Corpo nel contesto marittimo nazionale ed internazionale.

La rappresentanza degli studenti universitari è stata ricevuta dal Comandante generale del Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni PETTORINO il quale, rivolgendosi a loro per un saluto di

benvenuto, ha voluto introdurre l'incontro, rimarcando l'importanza della giornata nazionale, ed evidenziando le attività che la Guardia Costiera - in maniera strategica - svolge per tutelare il mare e le attività legate agli usi civili e produttivi che si sviluppano nel contesto marittimo del Paese.

PORTO CERVO - 11/12 MAGGIO 2018 - ASSEMBLEA FEDERAGENTI IV FORUM DEL LUSSO POSSIBILE

Due giorni di analisi a Porto Cervo sulle grandi tematiche che riguardano il Mediterraneo e il ruolo dell'Italia, sia dal punto di vista commerciale e mercantile, sia dal punto di vista della difesa e tutela della risorsa mare. Venerdì 11 maggio, l'assemblea nazionale della Federazione agenti marittimi focalizzerà l'attenzione sulla rinnovata capacità del sistema logistico, portuale e marittimo italiano di attirare grandi investitori internazionali. Sabato 12 riflettori accesi sulla tutela del mare dall'inquinamento con particolare attenzione alle tematiche delle isole di plastica e della sicurezza della navigazione.

Per ulteriori informazioni:

Star comunicazione in movimento

Barbara Gazzale +39-348.4144780

ACCADEMIA ITALIANA DELLA MARINA MERCANTILE E COSTA CROCIERE: OPPORTUNITA' DI LAVORO A BORDO CON IL NUOVO CORSO PER FOTOGRAFI

Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile, in collaborazione con Costa Crociere, promuove il nuovo corso professionale per FOTOGRAFI (Photographer). Questa figura è richiesta sulle navi della compagnia italiana per la realizzazione di servizi fotografici per gli ospiti e per la gestione dei negozi di bordo dedicati alla vendita di fotografie.

Il corso è gratuito e si svolgerà presso l'Accademia Ospitalità Italiana Crociere di Villa Figoli Des Geneys ad Arenzano (Genova); un'opportunità riservata a 20 persone in possesso di diploma quinquennale di scuola secondaria superiore, con buona conoscenza della lingua italiana e inglese. I candidati per essere ammessi al corso dovranno sostenere apposite prove attitudinali. Coloro che saranno selezionati potranno seguire 347 ore di lezione, compresi moduli di teoria e pratica con affiancamento a bordo.

Termine per presentare la domanda di iscrizione: entro il 24-04-2018.

Ulteriori informazioni disponibili sul sito web di Accademia Italiana Marina Mercantile (www.accademiamarinamercantile.it) o quello di Costa Crociere

Libri, Letture, Mostre, Attualita'

Premio giornalistico/letterario

CARLO MARINCOVICH 2018 – 9° edizione

“Cultura del mare”

Roma - 12 aprile 2018

La 9° edizione del Premio, nato per ricordare la passione e la capacità di divulgazione della nautica e del mare da parte del giornalista Carlo Marincovich, prima su Nautica, poi su Forza 7 e, nei suoi ultimi 30 Anni sul quotidiano La Repubblica, scomparso il 18 novembre 2008, si è tenuto al Circolo Ufficiali della Marina a Roma. A questa edizione hanno partecipato 21 libri e 14 articoli, suddivisi nelle rispettive sezioni. Un mix di diari di bordo, di racconti personali, di studi accademici approfonditi e di ricerche del nostro passato.

La giuria ha valutato lo stile, la ricerca, la chiarezza, l'originalità, l'emotività ed il coinvolgimento di ogni libro e articolo premiando i primi tre classificati nelle sezioni narrativa e saggistica, il primo classificato nella sezione junior così come il primo classificato nelle due sezioni giornalistiche.

I premi sono oggetti, parti e componenti di imbarcazioni che hanno fatto la storia e la cronaca moderna del design e dell'andar per mare montati a trofeo, gentilmente offerti da Istituzioni, armatori, atleti, Circoli nautici collezionisti e artisti.

LIBRI

Sezione “cultura del mare” narrativa

3° classificato Il Signor Ole di Luca Berretta – Minerva Editore

2° classificato Tre uomini in barca in Caledonia di Bruno Cianci – Nutrimenti Ed.

1° classificato Il sogno sostenibile di Giovanni Malquori – Edizioni il Frangente

Sezione “cultura del mare” saggi

3° classificato Gli ammiragli dell'età remica di Angelo Savoretti – Odoya Editore

1° classificato (*) Il naufragio della baleniera Essex di Lilla Mariotti – Magenes

Editore

1° classificato (*) Il cuore in porto di Bruno Musso - Mursia Editrice

(*) i libri hanno ottenuto lo stesso punteggio

Sezione “cultura del mare” Junior

1° classificato Il profumo del maestrale di Alessandra Sala – Il Ciliegio Editore

Premio Speciale della Giuria

Stefano Benazzo Relitti (libro fotografico) – Edizioni Skirà

Premio Speciale salvaguardia del mare

Franco Borgogno Il mare di plastica – Nutrimenti Editore

ARTICOLI

Sezione “la storia nel mare”

1° classificato Isole legendarie di Daniele Busetto – Nautica

Sezione “Navigazione”

1° classificato In mezzo all'Atlantico... un naufrago di Isolaria Pacifico –
tuttobarche.it

Il Bando della 10° edizione sarà on line sul sito

www.premiomarinovich.org già dalla prossima settimana con una

novità: una sezione dedicata a libri sulla salvaguardia dei mari in collaborazione con Marevivo e la Lega Italiana Vela

Comitato d'Onore dell'9° edizione: Patrizio Bertelli, Riccardo Bonadeo, Valter Girardelli, Luca Cordero di Montezemolo, Carlo Croce, Bruno Della Loggia, Martin Levi, Ezio Mauro, Mario Calabresi, Vincenzo Onorato, Luigi Paganetto, Alessandra Sensini, Andrea Vallicelli e Gianalberto Zanoletti.

Sostenitori Lega Navale Italiana e Lega Italiana Vela

Roma 12 aprile 2018

DUE LIBRI CHE PRESENTEREMO

QUEL bianco ALTO cappello di Armando Baldassari e Enrico Calzolari , Edizioni Cinque Terre, € 15, storie di cuochi del Golfo e delle grandi navi in cui divennero famosi, ricette e traduzioni entrate nella cucina mediterranea e internazionale. Un libro bellissimo che esalta storia,,uomini e navi di Lerici e della Spezia. Lo presenteremo nel prossimo DL NEWS.

Annamaria “Lilla “ Mariotti ha avuto il primo premio ex aequo (al Marinovich) con Il cuore in porto di Bruno Musso, Mursia, peril,suo romanzo Il naufrago della baleniera Essex, e la leggenda di Moby Dick, Magenes , libro che stiamo leggendo , scritto da una donna (la Mariotti) che sulle beleniere c'è stata, documentatissimo, da Nantucket , ai personaggi , a bordo .

L'artista e il mare di Elton Kore

a cura di Roberta Ferrarese.

Insieme all'Artista e la Curatrice sarà presente Maurizio Daccà, Vice Presidente Associazione Promotori Musei del Mare e della Navigazione.

Esposti 8 tra dipinti e disegni a grandi dimensioni: interpretazioni di opere pittoriche di illustri Maestri, dove passato e presente si fondono e raccontano il paesaggio ligure il cui unico protagonista è il mare.

Fino al 6 maggio al Galata Museo del Mare

Mu.MA - Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni

Email: eventi@muma.genova.it www.muma.genova.it

Viaggi in Magna Grecia e dintorni in età antica

ROMA Carissimi Amici de Il Mare, Vi ricordiamo l'appuntamento di giovedì 19 Aprile 2018 ore 18.30 presso la Libreria Internazionale Il Mare via del Vantaggio, 19 00186 Roma per la presentazione del nuovo volume delle Edizioni di Storia e Studi Sociali

Viaggi in Magna Grecia e dintorni in età antica (€ 14).

Testi di Daniele Castrizio, Massimo Frasca, Claudia Lambrugo, Maria Costanza Lentini, Carmelo Malacrino, Carlo Ruta e Fabrizio Sudano.

Il coinvolgimento delle poleis negli spostamenti verso la Magna Grecia dovette essere alquanto oneroso. Probabilmente, nello stesso nome Megálē Hellàs, con cui veniva identificato il tessuto dell'Ellade nei territori italici, è testimoniato in maniera implicita il grande sforzo che i coloni greci dovettero sostenere per dominare la natura mossa delle terre e reggere all'urto con le popolazioni indigene. Ma quei Greci dell'Occidente ebbero modo di dare stabilità alla loro presenza, restando ancorati, anche materialmente, al mare, fonte essenziale di sostentamento e base strategica della loro crescita economica e politica, per tanti versi straordinaria. Essi occuparono infatti capillarmente le coste del Tirreno, dello Ionio e dell'Adriatico dando luogo a una complessa geometria antropica. I Calcidesi dell'Eubea fondarono città destinate a diventare ricche e influenti come Cuma, che aprì intorno al 740 a.C. le colonizzazioni elleniche nella penisola, e Reggio. Gli Achei del Peloponneso diedero vita a città come Crotone, Metaponto e Sibari. Gli Spartani edificarono Taranto, che, gareggiando con Siracusa, diveniva una polis tra le più prestigiose dell'Occidente. Si trattò di un processo lungo, destinato a superare l'età arcaica: dissoltisi infatti i timori che si erano insediati nell'immaginario greco, gli spostamenti di popolazioni verso la penisola italica continuarono fino al V secolo, in piena età classico-periclea, quando gli Ateniesi fondarono la colonia di Thurii. Le rotte verso l'Occidente non si diramavano però solo dalla penisola greca, dove la natura impervia continuava a porre problemi materiali di sussistenza, tanto gravi da spingere con quasi regolarità alla ricerca avventurosa di terre da abitare. Esse erano seguite anche da poleis d'Oriente, dell'Asia Minore, in direzione della quale i Greci avevano avviato l'avventura delle colonizzazioni, e in particolare dalla Ionia, che lungo l'età arcaica, attraverso i commerci e le attività artigianali di Mileto e di altre città, era diventata di fatto l'area più progredita dell'Ellade. Furono abitanti di Colofone, polis della Ionia, a fondare intorno al 675 a.C., Siris, in Lucania. Coloni di Focea intorno al 540 a.C. edificarono, nel territorio campano, la città di Elea. E ad animare questo flusso, oltre la Ionia, furono anche abitanti di Samo, che intorno al 528 a.C. fondavano, in territorio campano, Dikaiarchia, cioè la città del «giusto governo», finita presto sotto l'influenza di Cuma.

CITTA' DI PONTREMOLI

Premiato Alex Stefani per romanzo giallo

Concorso di Letteratura a carattere internazionale

Settima Edizione 2018

Il Centro Culturale Il Porticciolo e la Giuria del Concorso di Letteratura "Città di Pontremoli" sono lieti di comunicare che è stato deciso all'unanimità di assegnare il Premio Speciale ROMANZO GIALLO

NARRATIVA Edita

per il romanzo "L'ultima notte" a ALEX STEFANI

Il premio consiste in una targa artistica personalizzata.

La cerimonia di Premiazione si terrà in Pontremoli (MS), nella prestigiosa cornice del

settecentesco Teatro della Rosa, domenica 6 maggio c.a., alle ore 15,30, alla presenza di autorità, di esponenti della Cultura, degli Ospiti d'Onore e della Giuria.

I premi non verranno spediti. La invitiamo pertanto a ritirare personalmente il premio conseguito, di fronte al vasto pubblico che parteciperà alla Cerimonia. Sarebbe gradito cenno di conferma della presenza.

Nel congratularci vivamente per il successo conseguito, porgiamo i più cordiali saluti.

Il Presidente del Centro Culturale Il Porticciolo organizzatore del Concorso Prof.ssa Rina Gambini

European Maritime Day 2018

Un libro : Barche in legno: il restauro consapevole

Giovani, cantiere e tradizione

TRIESTE .Nel contesto degli "Events in my country" inseriti nel calendario ufficiale dell' European Maritime Day 2018" dalla DG Mare della Commissione Europea, l' Associazione ONDA e MarineLab - in collaborazione con il Comune di Monfalcone - hanno organizzato la presentazione del libro dell' arch. Leonardo Bortolami "Barche in legno: il restauro consapevole"

A seguire Tavola Rotonda e dibattito con l'autore, Edoardo Napodano e Lucio Marquardt.

L'evento si terrà sabato 21 aprile alle 18.00 nella Sala Conferenze del "MuCa -Museo della Cantieristica".

La presentazione del libro sarà replicata il 22 aprile a Trieste alle 11.00 nella sede della Lega Navale Italiana sul Molo Fratelli Bandiera.

Sempre a cura di MarineLab e ONDA in collaborazione con il Comune di Monfalcone, nella terza decade di maggio " Giovani, cantiere e tradizione" settimana in cui saranno promosse visite guidate al MuCa per le scuole del FVG. Anche questa iniziativa e' inserita tra gli "Events in my country"

Sergio Bisiani

Notiziario CSTN

E' uscito il n. 68 aprile 2018 della rivista on-line CSTN Notiziario del Centro Studi Tradizioni Nautiche della Lega Navale Italiana di Napoli. Questo mensile che si presenta nel web con la grafica di una rivista cartacea, e quindi sarebbe da stampare, ti fa sentire a casa tua , amici delle storie vere di mare, scritte da esperti collaboratori, e questo numero non è meno interessante tra sport nautico e storia campana, libri in vetrina , dipinti. CSTN ha una ricca biblioteca che vi può aiutare. Il sito è www.cstn.it.

MARINA CALA DE' MEDICI S.P.A.

News Marina Cala de' Medici

Meet us at Vela festival - Santa Margherita Ligure - 3-6 maggio 2018

...and Versilia Yachting Rendez-vous - Porto di Viareggio - 10-13 maggio 2018

Vieni a trovarci ai nostri stand al Vela Festival e al Versilia Yachting Rendez-vous

per conoscere meglio il nostro Porto, saremo felici di fornirti la nostra migliore offerta

per trasferire da noi la tua barca!

Contattaci via e-mail comunicazione@marinacalademedici.it per prendere un appuntamento : Viale Trieste, 142 - Rosignano Solvay, 57016 (LI)

P +39 0586 795224 | F +39 0586 764553 | P.I. 01531110508

www.marinacalademedici.it

EMSA NEWS

In this issue: 50th Administrative Board meeting led by new chair Andreas Nordseth; Drawing lessons from EMCIP data – greater safety on fishing vessels; Working together for a cleaner environment; EMSA plays active role at Interspill 2018 in London; Interagency cooperation brings together different authorities for common training; EMSA gives IMS training in Croatia with attendees from Slovenia and Montenegro.

EMSA/OP/9/2018

General Communication and Publication services

Deadline 14.05.2018

EMSA/OP/2/2018

Provision of SATCOM services for RPAS

Deadline 21.05.2018

For additional information visit the Procurement section of the EMSA website.

European Maritime Safety Agency (EMSA)

PLASTICA E CONTAINER GALLEGGIANTI ALLA DERIVA

Una nota inviataci da Roberto Giorgi , presidente di Fraser la più grande agenzia di largest luxury yacht service provider in the world, sede Fort Lauderdale, ci informa delle iniziative prese a livello mondiale per pulire il mare dalla ormai insostenibile servitù della spazzatura che viene ogni giorno versata negli oceani, e rimane come isole di cacca del terzo millennio in questo sesto continente . Il comandante Roberto Giorgi , già presidente di V.Ships , è un uomo di particolare sensibilità umana, passando da Genova, dove è nato, ha tenuto una lezione agli allievi del Nautico nell'auditorium del Galata Museo del Mare. Giorgi è un ambasciatore della formazione scolastica marittima in particolare del “ suo “ Nautico San Giorgio e si presenta ad importanti riunioni con la felpa dove campeggia la scritta dell'Istituto. (DL)

FRASER BEACH CLEAN

As proud partners of Plastic Oceans, Fraser organised a beach clean-up event which took place on Sunday 25th March at Plage de la Garoupe, and the coastal path around the Cap d'Antibes. Over 100 people turned up in support of the event to help tidy up the shoreline and remove the all too present pieces of litter, plastic and packaging that constantly arrive on our beaches.

With millions of tons of plastic covering around 40% of the world's ocean surface there is no better time to shine a light on the dangers of plastic pollution and mobilise

our network to take action. A beach clean provided an opportunity to engage the yachting community in this serious and increasingly pertinent topic whilst coming together in the spirit of fun and camaraderie. Coming into contact first-hand with the remnants of plastic that wash up or are discarded on the beach highlights the need to avoid single-use plastics in our every day lives. Simple changes to daily habits and taking conscious steps at every opportunity will help slow the growth of the plastic problem. In partnership with Plastic Oceans, the makers of the film ‘A Plastic Ocean’, Fraser is committed to educating our staff, our clients and the wider yachting community around this subject. With knowledge we are all better equipped for making responsible, environmental choices.

Participants at the Fraser Beach Clean this Sunday came from across the industry, comprising not just Fraser staff, but representatives from The Crew Network, yacht crew, local yachting companies and even staff from other yacht brokerages and their families. Cleaning teams stretched out along the coastal path and brought back a staggering amount of debris including cigarette butts, fishing lines, plastic bottles and corks, polystyrene packaging and more. The rubbish was then collected by ‘Expeditions Med’ who will analyse the collection as part of their research into oceanic pollution. The association aims to categorise the litter found in the sea and along the coasts to be able to work towards designing long term solutions for the future. Fraser partners VSF Group kindly supplied water from CanOwater – a resealable and recyclable alternative to plastic bottles – which was very welcome after spending time collecting litter in the spring sunshine. Special thanks also to Frangipani for offering bamboo toothbrushes as a thank you gift to the attendees, to The Crew Network for their support, and to Blueiprod for their photography. Thank you to everybody who took part, Fraser looks forward to organising another Beach Clean soon.

Photos and video are available here:

Fraser is the largest luxury yacht service provider in the world, with over 150 employees and 20 offices around the globe. Services include yacht sales, charter, yacht management, crew and construction, specialising in yachts over 30m.

Fraser is part of the Azimut-Benetti Group, the largest manufacturer of luxury yachts and the world's largest private group in the yachting sector.

For more information on Fraser, please go to: www.fraseryachts.com

Porti italiani: norme più stringenti per i container a bordo delle navi a tutela della sicurezza della navigazione e dell'ambiente marino

ROMA . Il Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, in data odierna, ha emanato un nuovo decreto dirigenziale a firma del Comandante Generale, Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino, con lo scopo di definire alcuni elementi essenziali per la pesatura dei container che imbarcheranno a bordo delle navi che approdano nei porti italiani.

Le principali novità, volte ad aumentare la sicurezza delle navi nei nostri mari, riguarderanno l'individuazione degli standard nazionali degli strumenti di pesatura dei container, la necessità che il responsabile della pesatura (cd. Shipper) sia in

possesso di idonea certificazione e una possibile tolleranza sulla eventuale differenza di peso tra quanto dichiarato nelle apposite certificazioni (cd. Shipping document) e quanto accertato in fase di controllo da parte del personale delle Capitanerie di porto. La nuova norma, si inserisce in un quadro più ampio, avviato il 1° luglio 2016, data di entrata in vigore delle modifiche alla Regola VI/2 della Convenzione Internazionale per la Salvaguardia della Vita Umana in Mare “SOLAS 74, come emendata”, con la quale si stabilisce per la prima volta la necessità di accertare il peso di ogni singolo container imbarcato.

Necessità scaturita dai diversi incidenti che hanno coinvolto nei mari internazionali alcune portacontainer che, a causa dell’errato o eccessivo peso dei contenitori (non soggetti all’epoca alla pesatura) e della conseguente non corretta distribuzione all’interno della nave, hanno subito gravissimi problemi di stabilità, arrivando in casi estremi al cedimento strutturale dello scafo e all’affondamento, con ingenti rischi e danni per la nave, l’equipaggio e per l’ambiente marino.

Nel solco di tali esperienze e delle normative internazionali entrate in vigore, il Corpo delle Capitanerie di Porto, in qualità di Autorità competente per la sicurezza della navigazione, già nel 2016 aveva approvato un primo decreto dirigenziale volto a fornire le prime istruzioni tecniche sullo svolgimento delle pesature.

Dopo un periodo transitorio e di accurata sperimentazione, si è giunti oggi ad individuare in maniera dettagliata, grazie all’attuale decreto e ad una articolata consultazione con le altre Amministrazioni interessate e con i diversi soggetti a vario titolo coinvolti, tutti gli elementi tecnici per stabilire il reale peso dei contenitori e permettere a tutto il ciclo nave, dai terminalisti portuali al personale di bordo, di operare garantendo produttività e sicurezza.

The Belt and Road Initiative - an opportunity for European companies

Lugano, 28th May

SHIP2SHORE in partnership with Finlantern invites you to the
2nd Lugano Commodity & Shipping Club Networking Dinner

DATE: Monday 28th, May **TIME:** 18:30 - 22:00

LOCATION: THE VIEW Lugano

(via Guidino 29, 6900 Lugano Paradiso)

PROGRAM:

18:30 – 19:00 Registration and Welcome Drink **19:00 - 19:10**

Welcome by Riccardo Esposito (CEO at FinLantern) & Angelo Scorza (CEO at Ship2Shore) **19:10 - 19:30**

Presentation: The Belt and Road Initiative - an opportunity for European companies

Riccardo Fuochi (President - Associazione Italia Hong Kong)

19:30 – 22:00 Networking & Standing Dinner

fine

