

[Nell'interno. Uomini e formazione nel Paese delle due bandiere, 2; Osservatorio sulla disputa armatoriale Onorato e Grimaldi, 4; Credito allo shipping, in Italia molto a pochi, 11.](#)

DL NEWS é ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario e archivistica al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata.stefano) e facebook.com/dlnews2008/ .

LA T/N ANDREA DORIA NELLA STORIA DI GENOVA

(una "collisione" reciproca)

di **Francesco Pittaluga**

Martedì 16 maggio 2017 alle ore 17.00 nell'Aula San Salvatore in piazza Sarzano, dall'uscita della metropolitana, A Compagna nell'ambito delle conferenze I Martedì de A Compagna, che l'antico sodalizio cura da oltre quarant'anni, promuove il XXIX appuntamento del ciclo 2016-2017 : Francesco Pittaluga: "La turbonave Andrea Doria nella storia di Genova: un transatlantico per una città, una città per un transatlantico". Ingresso libero.

Il transatlantico "Andrea Doria" è ricordato oggi quasi esclusivamente per il suo discusso naufragio: negli anni precedenti a questo tragico epilogo è stato però uno degli esempi più notevoli della rinascita della cantieristica genovese del secondo dopoguerra ed uno dei simboli della ripresa economica della città e della nazione tutta. Questo resoconto vuole ripercorrere le tappe della sua storia dall'impostazione, al varo, alla sua carriera sui mari e, nel suo rapporto con Genova, lo rievoca appunto come "un transatlantico per la città e una città per un transatlantico", non solo attraverso un doveroso percorso storico ma come dovuto omaggio a quanti concorsero alla sua realizzazione e a quanti poi vi navigarono sopra, passeggeri o equipaggio che fossero.

Francesco Pittaluga, ingegnere navale, è console de "A Compagna" ed esperto di storia industriale in campo navale ed aeronautico. Ha scritto vari articoli sull'argomento sia sul Bollettino Sociale de A Compagna sia su altre testate; è corrispondente fisso di alcune riviste del settore fra cui DL NEWS.

Franco Bampi, Presidente de A Compagna

SIAT, con la forza del Gruppo Unipol, compie 50 anni!

“Crediamo in Genova, investiamo in Genova, lavoriamo da Genova assicurando navi, merci, diporto, aerei ed adesso anche droni, rischi cyber e molto altro.

Rispettosi delle tradizioni, attaccati al nostro passato, proiettati al futuro.

Senza trascurare il contributo alla cultura, con la nostra storica partecipazione al Master "Assicurazioni Marittime e dei Trasporti" insieme all'Università di Genova, il nostro piccolo Museo, la partecipazione allo Iumi, ed a seminari e corsi di formazione di Settore.

Noi ci siamo e ci crediamo, ci mettiamo passione, ingrediente fondamentale per raggiungere obiettivi ambizioni. SIAT, con la forza del Gruppo Unipol, compie 50 anni!

E noi ne siamo orgogliosi... “ (da un comunicato della compagnia che ben volentieri pubblichiamo in quanto DL NEWS ha sempre seguito il suo sviluppo culturale) .

LA LETTERA DI GIANNA CAMALICH

Uomini e formazione nel Paese delle due bandiere

Carissimo Decio, dopo aver letto la sua ultima DL News devo dire che mi sento perfettamente in linea con il pensiero espresso da Anna Bartiromo

Sarebbe fantastico poter creare una sorta di nave scuola che funzionasse davvero e che desse ai nostri giovani allievi tutti gli strumenti per poter imparare, crescere e diventare grandi futuri ufficiali.

Invece cosa succede oggi?

Come vengono impegnate le risorse dedicate alla formazione?

Nella nascita di sempre nuove accademie (come quella di Lavagna, per esempio- Middle Manager hotel di bordo e Multimedia Technician per MSC crociere, dl) che sulla carta si spacciano come valide e indispensabili strutture formative, ma al lato pratico non danno nessun valore aggiunto, e questo lo dico perché quasi sempre è più pronto ed in grado di superare l'esame in Capitaneria un allievo che ha trovato gli imbarchi da solo, rispetto a quelli che escono formati dalle varie accademie!

Però parlare di Accademie oggi è alla moda e così continuano a proliferare sempre più.

Nascono quindi accordi armatori / accademie le quali si impegnano a creare il prodotto ad hoc per le varie compagnie partner delle accademie.

Ma i diplomati delle accademie sono davvero preparati? E se lo sono davvero, allora perché vengono bocciati all'esame di inglese in Capitaneria?

Eppure questi allievi che non sono preparati nella lingua inglese, sono alcuni di quelli che si sono appena diplomati dall'Accademia (magari anche con una votazione di tutto rispetto) e che hanno già ottenuto l'assicurazione di continuare a lavorare per una delle compagnie partner dell'Accademia.

Purtroppo stiamo vivendo in un mondo dove i numeri e le statistiche su carta sono più importanti della nuda e cruda realtà. Anche perché è più facile creare una bella finzione che affrontare la verità.

E la verità oggi è che per l'allievo italiano la vita è più dura del solito in quanto, non essendo laureato come un altro allievo di diversa nazionalità, viene considerato a prescindere meno preparato.

Nel contempo, dal momento che la preparazione nautica italiana ha un percorso completamente diverso dalle altre realtà internazionali (e questo è un dato di fatto), è anche vero che è soggetta ad una formazione continua che prevede addestramento a bordo e diversi corsi.

Ed ecco allora la triste verità che riguarda l'addestramento a bordo, che invece di essere una sorta di training programmato e ben definito, non sempre, ma troppo spesso diventa un "fai da te".... perché gli ufficiali anziani non sono così disponibili ad insegnare, perché non esistono linee guida, perché non esiste una supervisione, una sorta di controllo su ciò che viene fatto a bordo, perché nessuno vuol mettere mano e rivedere questo benedetto addestramento che definirei la parte fondamentale per la formazione di un allievo.

Che altro aggiungere?

Gianna Camalich

COMMENTO. Cara Gianna, la sua lettera riflette la sua esperienza di madre di naviganti, chi è già *in mare aperto*, chi sta facendo ancora il normale tirocinio. E quindi riflette la realtà

che lei conosce bene, ecco perché la sua reazione è aspra e “ di parte “ ; ce n'è per tutti , ma con la speranza di cambiare qualcosa nella nostra marina mercantile. Nostra? Diciamo la marina in generale, perché , come per lei è molto chiaro , il giovane finita la scuola o l'accademia entra in un altro mondo , multilingue, multinazionale, e la bandiera, vorrei osare, della nave non conta più nulla. Contano gli uomini che sono imbarcati e che si confrontano ogni giorno in uno spazio molto ristretto dove bisogna avere la testa a posto e tanta passione professionale.

Nel sito del Collegio Capitani lc e dm , che edita il periodico Vita e Mare , 52 anni, diretto da una donna giornalista molto brava, Bettina Arcuri, ci sono due notizie (l'ultima circolare e un protocollo) che dimostrano come , da un lato il MIT prosegue la sua navigazione burocratica, , dall'altra il MIUR invece apre prospettive di nuovi indirizzi e metodi di lavoro .

***Circolare No. 33. Personale Marittimo. Formazione

D.D. 4 dicembre 2013 m. 135 . Disciplina del corso di formazione per il personale marittimo già' in possesso del Certificato di Competenza (COC) di livello direttivo con l'uso della formazione a distanza. (FAD)

***Protocollo di Intesa tra MIUR, Comando Generale delle Capitanerie di Porto e Collegio Capitani per rafforzare il rapporto tra scuola e mondo del lavoro nel settore marittimo portuale (8/5/2017).

Vede cara Gianna, il MIT procede a tutta forza nel suo credo inamovibile proveniente da una “trascendenza” autoreferenziale nei riguardi della formazione della carriera degli uomini di mare , mentre il MIUR, la Pubblica Istruzione, dopo gli anni della riforma guarda con buon senso a unire le componenti della scuola, delle istituzioni e delle professioni . La pubblica istruzione ha sempre avuto un fondo di umanesimo e di cultura quando ha attraversato le riforme degli anni '70 e '80 . La stagione delle sperimentazioni nella scuola nautica sono indimenticabili, i progetti Orione e Nautilus, la costruzione di una nave scuola, convegni continui nelle varie città di mare dove era ed è forte la tradizione marinara per verificare in una specie di educazione permanente con il mondo del lavoro la correttezza della rotta seguita e le necessità derivanti dal progresso tecnologico navale. Un percorso che ho vissuto, plasmato, affascinante e propositivo .Mi fa piacere che il capitano Massimo Granieri, affermato broker, abbia messo a disposizione della scuola il suo sapere e il suo spirito marinaresco. Scuola e capitani negli Istituti Nautici sono stati alla base da sempre di insegnamento pratico e professionale, ma anche di sentimenti umani.

La nave scuola l'aveva costruita la Pubblica Istruzione

Ricordo che il Ministero della P.I. mi chiese di studiare con il Collegio capitani e la San Giorgio Armatori una tabella di equipaggio e uno schema di contratto per l'equipaggio della m/n Giorgio Cini, nave scuola affidata alla fondazione Cini a Venezia , ormeggiata all'isola di San Giorgio . Si trattava di partire con un programma di brevi viaggi con 30 uomini di equipaggio e una sessantina di allievi La Cini, costruita nel 1970 , 500 tonnellate di stazza lorda , era al di là delle unità più piccole di altri Istituti, una ottima realizzazione che il Ministero voleva far navigare per l'istruzione degli allievi dei nautici e dei professionali. Ricordo i viaggi a Venezia con il comandante Esposito che curava la parte sindacale , gli incontri con gli “ armatori “ ministeriali; alla fine, riuscimmo a preparare una bozza di contratto per l'equipaggio che intanto era già imbarcato sulla Cini. Purtroppo vicende sindacali , pretese assurde, fecero naufragare dopo pochi mesi l'iniziativa e la P.I. cedette in seguito l'unità alla Guardia di Finanza di cui la Giorgio Cini è la nave scuola tenuta come un tesoro per l'addestramento del personale di mare alla Scuola Nautica di Gaeta. Voglio sottolineare che il sindacalista artefice del disarmo della Cini, con i suoi cavilli contrattuali,

mandando a casa 30 persone, diventò poi capo del personale dell'azienda dei vaporette di Venezia... Per concludere, vorrei fare gli auguri al Collegio capitani per questo protocollo di intesa affinché che lo faccia rendere , con la saggezza del buon amministratore di cose e di uomini.

Decio Lucano

TTM la rivista dello Shipping , tecnologie, trasporti, mare- l'automazione navale

numero dedicato alla flotta mercantile italiana e organo di Atena, di marzo aprile è, poste permettendo, in distribuzione. Questo fascicolo di 120 pagine , diretto da Massimo Righi e curato dal giornalista Angelo Marletta, è particolarmente importante perché contiene le schede della flotta mercantile italiana , armatori, navi, caratteristiche che è un must negli uffici del cluster marittimo. Gli argomenti ? Tutti e non si può aggiungere altro , perché su TTM scrivono tutte le categorie che fanno parte della shipping chain dal mercato alla tecnologia alla formazione alla navigazione interna , alla ricerca ... Profumo di carta e autorevole rivista dell'informazione professionale.

OSSERVATORIO SULLA DISPUTA ARMATORIALE

CHI VUOLE AZZOPPARE LA MARINA MERCANTILE?

La polemica tra armatori , Onorato e Grimaldi , la posizione di Confitarma , la crisi occupazionale dei marittimi italiani (non sappiamo quanti sono e quanti si affacciano al primo imbarco) , la bandiera italiana tra cabotaggio e altura divisa dal Registro Internazionale e dalla Tonnage Tax , due vessilli che discriminano la flotta, sotto una bandiera gli italiani sono una minoranza , quasi il ripetersi delle varie posizioni delle repubbliche marinare. Cerchiamo di fare un po' di chiarezza con Tobia Costagliola e dando voce alle parti in causa in questa accidentata navigazione del terzo millennio. (DL)

L'occupazione dei marittimi e l'inaspettato paladino di Tobia Costagliola

L'articolo di Decio Lucano dal titolo "Chi è che azzoppa la nostra Bandiera?" mi incoraggia a fare qualche ulteriore considerazione sugli avvenimenti dei giorni scorsi che evidenziano, tra l'altro, la grave crisi occupazionale dei nostri marittimi e la "scellerata" perenne vacanza di un Ministero della Marina Mercantile. Dico "tra l'altro" perché sullo sfondo di questi argomenti così importanti appare evidente un insolito e appassionato interesse di un armatore che, pur pressato dalla complicata e "delicata" gestione delle sue attività, ha scelto il ruolo di ergersi a paladino in difesa dei marittimi italiani nei confronti della Confederazione Armatori Italiani, da cui già ritenne opportuno prendere le distanze con la sua plateale fuoriuscita. Si tratta dell'armatore Vincenzo Onorato che con una mirabile strategia, pur essendo già intervenuto precedentemente con attacchi pubblici contro il concorrente Gruppo Grimaldi

ora attacca apertamente Confitarma sugli sgravi fiscali derivanti all'armamento italiano dalla "tonnage tax" che è la causa principale della crescente disoccupazione dei marittimi italiani. La nuova "offensiva" di Onorato, guardando la sequenza cronologica degli avvenimenti, è cominciata con l'intervista rilasciata su Destra.it a Nicola Silenti il 28 aprile che, considerando i successivi interventi e avvenimenti, può essere ritenuta un vero "scoop" giornalistico. L'intervista si sviluppa essenzialmente sul tema dell'occupazione dei marittimi e della cosiddetta Legge Cociancich che non è mai diventata esecutiva.

Riemerge comunque la ben nota posizione che portò Onorato fuori dalla Confitarma contro l'estensione degli sgravi fiscali previsti per la bandiera italiana anche alle compagnie estere che imbarcano lavoratori marittimi extracomunitari. Ma comincia anche a delinearsi una netta presa di posizione contro la legge 30/98 che in pratica concede agli armatori italiani la quasi totale defiscalizzazione, sgravi Inps e Irpef per i marittimi. Onorato chiede esplicitamente la cessazione di questi assurdi e anacronistici privilegi per gli armatori italiani e "rilancia" chiedendo che sulle navi italiane siano impiegati solo marittimi italiani e comunitari per la tabella di esercizio – sicurezza. Quale marittimo non dovrebbe manifestare attenzione e gratitudine verso questo armatore la cui posizione, inevitabilmente, dovrebbe sfociare in un maggiore utilizzo di marittimi italiani ?

Il 1° maggio, con un avviso a pagamento sul Corriere della Sera ed altri giornali nazionali, Onorato riparte all'attacco della "famigerata" legge 30/98, evidenzia la necessità, già riconosciuta da tutte le parti interessate, dell'istituzione di un Ministero del Mare ma, soprattutto, denuncia la << strategia che porta gradualmente alla totale scomparsa degli italiani sulle navi italiane a favore di extracomunitari pagati a stipendi da fame >>. Nel giorno della festa di tutti i lavoratori ha certamente un grande effetto l'appello ad "intervenire subito, con decisione, per evitare che la categoria dei lavoratori del mare in un prossimo futuro non esisterà più".

Questo comunicato, da molti definito come "l'editto del primo maggio", è stato un vero "manifesto", ponendo Onorato in una posizione di "paladino" dell'occupazione dei marittimi contro la politica e contro gli altri armatori italiani.

Ed ecco che, il 2 maggio 2017, Massimo Visconti, dalla testata di "L'ultima ribattuta" (Notizie e retroscena che i media nascondono) titola : << Chi difende i lavoratori marittimi italiani ? l'armatore Vincenzo Onorato. Mentre i sindacati ballavano e cantavano in mega e mini concerti, c'è stato chi ha voluto fare una denuncia su problemi specifici che affliggono i lavoratori marittimi come l'armatore Vincenzo Onorato >>

Ma non finisce qui. Il 3 maggio, come a tutti noto, l'associazione "Marittimi per il futuro" ha organizzato, nel pomeriggio, un "sit in" davanti alla sede di Confitarma in Piazza Santi Apostoli a Roma. Hanno partecipato centinaia di marittimi con le loro famiglie, in gran parte provenienti da Torre del Greco e dintorni, protestando essenzialmente contro l'utilizzo di manodopera straniera a basso costo che penalizza i marittimi italiani favorendo una sorta di concorrenza sleale.

I marittimi sono stati supportati anche dalla Lega che, con Salvini, si è schierata al loro fianco e del M5S tramite la sindaca Raggi che ha ricevuto in Campidoglio i manifestanti. Va chiarito che la manifestazione non è stata organizzata da Onorato... ma è evidente come le interviste e l'editto siano stati inseriti in un contesto temporale in cui la manifestazione di Roma, già programmata da tempo, ha dato maggior risalto alla presa di posizione di Onorato. Il 4 maggio 2017, dopo il "rumore dell'editto", riecco una intervista al Giornale in cui Onorato reitera le sue posizioni e dà ulteriore risonanza a quanto già scritto e dichiarato verbalmente.

Il commento di Grimaldi

Per completezza di cronaca e per dare un quadro completo di quanto sta accadendo, ritengo

doveroso riportare il commento del presidente di Confitarma Emanuele Grimaldi attingendo alle sue dichiarazioni rilasciate a margine del convegno Mare Forum tenutosi a Roma e riprese da Nicola Capuzzo su Ship2Shore e altri giornali nazionali: << “*Alcune richieste della lettera di Onorato sono ragionevoli e mi riferisco alla proposta di istituire un Ministero del Mare che la Confederazione Italiana degli Armatori chiede da anni*”. Grimaldi definisce invece “*irragionevole*” modificare l’impostazione normativa del Registro Internazionale così come previsto dalle legge del 1998, perché “*senza la flessibilità garantita da quello strumento si perderebbe tutto il naviglio italiano impiegato sulle rotte internazionali. Dal 1998 a oggi la flotta di navi sotto bandiera italiana è passata da 7,8 a 16,5 milioni di tonnellate di stazza e l’occupazione di marittimi italiani da 30 mila a 63 mila persone. Cambiare l’assetto normativo attuale porterebbe vantaggi per nessuno e danni per tutti*”.

Il numero uno di Confitarma bocchia dunque ancora una volta l’emendamento Cociancich che definisce senza mezzi termini “una proposta normativa scritta dal legale di Onorato, l’avv. Beniamino Carnevale” (al cui nome è stata dedicata una nave ro-ro della flotta Tirrenia). Grimaldi infine è passato al contrattacco contro le compagnie di navigazione di Vincenzo Onorato che ricevono contributi pubblici (Tirrenia e Toremar): “*L’unica cosa veramente ingiusta sono i quasi 100 milioni di euro che le sue società incassano per fornire servizi marittimi verso la Sardegna e l’arcipelago toscano dove ci sono altri armatori che fanno lo stesso mestiere senza prendere un euro. Perché i contributi pubblici non sono mai stati messi a gara? Perché le sovvenzioni non vengono date direttamente ai passeggeri sardi invece che a una compagnia di navigazione? Il mio Gruppo controlla due compagnie di bandiera a Malta e a Creta (Malta Motorways of the Seas e Minoan Lines, ndr) e in un caso prendiamo 200 mila euro all’anno come contributi, nel secondo caso zero*”>>

Il ruolo prudente della stampa specializzata e la politica di Confitarma

A questo punto qualcuno potrebbe chiedermi : “ma dove vuoi arrivare? Cosa vuoi dire con questa sequela di notizie già ampiamente riportate nella cronaca di tutta la stampa italiana specializzata e non?” Si è vero, sto forse ripetendo quanto già riportato da altri, ma voglio ,innanzitutto, mettere in evidenza la puntigliosità con cui soprattutto la stampa specializzata ha riportato gli avvenimenti, le dichiarazioni, le interviste ,ecc. senza però osare, seppur minimamente, di “sbilanciarsi “ in qualche commento, qualche opinione personale, qualche critica... I giornalisti a cui mi riferisco e che ritengo dei veri professionisti ed esperti di “shipping” spesso suscitano la nostra ammirazione per le loro capacità di intuizione, di analisi, di commento, di critica su quanto accade in campo internazionale. Quando però si tratta di “facende” italiane danno tutti l’impressione di non volersi “compromettere” con azzardati commenti, logiche spiegazioni, numeri chiarificatori tirati fuori dai loro forniti archivi. Cosa devo dedurre ? Che è forse meglio limitarsi alla semplice cronaca e non mettere a rischio qualche abbonamento e vivere in pace attendendo di vedere cosa succede...?

Senza entrare in ulteriori dettagli appare evidente che “ lo scontro” ormai in atto da lungo tempo e mai sopito, tra l’armatore Onorato e l’armatore Grimaldi finisce per coinvolgere anche Confitarma rappresentata dallo stesso Grimaldi in un momento delicato in cui il suo mandato, giunto ormai a termine non è più prorogabile. Considerando gli argomenti in ballo sarebbe veramente difficile affrontare questa vicenda separando il ruolo di Grimaldi armatore da quello di Grimaldi presidente di Confitarma. Sarebbe altrettanto evidente come la realizzazione di quanto insistentemente richiesto da Onorato causerebbe un danno incalcolabile alla già “zoppicante” Marina Mercantile italiana.

Così come sono gradualmente rientrati in Italia, allo stesso modo, gli armatori italiani non avrebbero alcuna esitazione ad espatriare nuovamente. Ma oltre al danno avremmo anche la beffa della mancata soluzione del problema dell’occupazione dei marittimi italiani. Mentre sorgono molte perplessità sulla sincerità dei sentimenti di Onorato per la disoccupazione dei

marittimi, appare anche evidente la mancanza di risposte concrete in tal senso da parte di Confitarma. Non basta l'allarme per un eventuale ritorsione degli armatori italiani con fuoriuscita di naviglio. La disoccupazione dei marittimi è un problema reale e concreto o è una mistificazione esagerata? Va affrontata con tutti gli armatori quando sono ancora in Italia e non quando se ne saranno andati via come Grimaldi paventa...

Ma qual è la reale situazione del lavoro sul mare ?

Onorato è costretto dalle vigenti leggi ad impiegare ben 4500 marittimi italiani sulle sue navi perché svolge un servizio tra porti italiani e non credo possa far nulla per cambiare questa situazione. Tuttavia sta sperando ogni mezzo pur di vedere gli armatori italiani costretti all'impiego di un maggiore numero di italiani. Ma non vedo in tutto questo nessun beneficio per lui tranne la soddisfazione di far "scappare" gli armatori all'estero. Onorato evidenzia anche che la tonnage tax continua ad incrementare la disoccupazione. Grimaldi, al contrario, sostiene che, con la tonnage tax, l'occupazione è aumentata da 30.000 a 63.000 persone. Cosa succederebbe a buona parte di questi marittimi se si realizzassero le aspettative di Onorato? Ma, innanzitutto, da che parte sta la verità? Quale è la reale situazione? Chi dovrebbe dare delle risposte o metter ordine in questa vicenda che sta approdando anche in sede UE? Vedremo come va a finire. Si spera sempre in un autorevole intervento e concrete iniziative da parte di un Ministero "fantasma" troppo distratto ed impegnato in molteplici attività sempre condizionate dalla nostra "italica politica" che prevale su tutti i reali problemi del paese.

Tobia Costagliola

PER MAGGIORE INFORMAZIONE ECCO LE DUE POSIZIONI ARMATORIALI

Grimaldi vs Onorato (da Agenda Confitarma 9 maggio)

È importante sapere che l'obbligo richiesto da Onorato di imbarcare solo marittimi italiani/comunitari su tutte le navi di bandiera nazionale, al fine di mantenere i benefici fiscali previsti dalla Legge n.30 del 1998, non porterà ad una maggiore occupazione ma, al contrario, porterà disoccupazione.

Infatti, una tale rigidità – unica in Europa e nel mondo – costringerebbe gli armatori italiani a cambiare bandiera per poter competere con quelle che operano secondo regole più flessibili. È noto che, grazie alla flessibilità del Registro Internazionale, dal 1998 la flotta è aumentata da 7,8 a 16,5 milioni di tonnellate di stazza con il conseguente aumento dell'occupazione totale da 30.000 a 60.000 marittimi di cui oltre il 60% italiani/comunitari.

Da sottolineare che l'imbarco di marittimi extra-comunitari non comporta oneri a carico dello Stato mentre, nell'ipotesi di equipaggi solo italiani/comunitari – assolutamente inverosimile - l'onere a carico dello Stato non diminuirebbe ma aumenterebbe di oltre 350 milioni di euro l'anno.

Le affermazioni di Onorato di fatto sono demagogiche, strumentali e fanno leva sulla sciagura della povera gente con il solo fine di perseguire vantaggi personali: infatti, non potendo ostacolare la concorrenza, cerca di creare confusione nel campo avverso e nelle istituzioni con il beneplacito di politici compiacenti.

Stranamente, i sentimenti di patriottismo di Onorato emergono a distanza di oltre 19 anni dall'entrata in vigore della Legge n.30 del 1998 istitutiva del Registro Internazionale, all'indomani dell'entrata in servizio di collegamenti marittimi sulle rotte per la Sardegna

gestiti dal Gruppo Grimaldi.

Storicamente Onorato non conosce le logiche dei traffici internazionali, in quanto le sue navi fino a poco fa non hanno mai messo la prua oltre il cabotaggio. Peraltro, la sua recente joint venture con la compagnia di navigazione russa St. Peter Line specializzata in crociere nel Mar Baltico, dimostra che anche per la Moby Spa l'imbarco di marittimi extracomunitari sulla nave "Princess Anastasia" battente bandiera italiana e iscritta nel Registro Internazionale (al 19 aprile 2017 più di 100 extracomunitari su un equipaggio di 192, perfino con il pizzaiolo ucraino!), sia indispensabile per operare e rimanere competitivi. Da notare poi che per questi marittimi extracomunitari ci risulta sia stato utilizzato il tanto criticato contratto collettivo No-Doms sottoscritto da Confitarma, che garantisce uno stipendio medio superiore ai 1.200 dollari netti (e non 300\$!) oltre agli oneri sociali a totale carico degli armatori.

Non si comprende poi il persistente attacco ai tanti vantaggi di cui usufruirebbero gli armatori italiani che operano nei traffici internazionali: basta vedere la maggior parte dei bilanci dei colleghi da cui risulta che nonostante operino in perdita continuano a pagare la tonnage tax.

Onorato dovrebbe specificare:

se le sue società percepiscono o meno tutti i vantaggi fiscali del Registro Internazionale, anche in riferimento al caso sopra citato;

a quale titolo ritiene che tali vantaggi, se percepiti, debbano essere riconosciuti a una compagnia che opera in regime di sovvenzione, quale è la CIN, e se nella sua onestà intellettuale ritiene che questa anomalia necessiti o meno di una correzione normativa;

se all'atto della stipula della convenzione CIN-MIT si sia tenuto conto dei vantaggi che percepisce (se li percepisce) con l'iscrizione delle navi nel Registro Internazionale;

se ricorda che, quando la Tirrenia era ancora pubblica, nel 1999 portò avanti una dura campagna contro lo statalismo nel cabotaggio sostenendo che i contributi statali erano un privilegio feudale che ponevano l'Italia fuori dall'Europa. E nel 2008 dichiarò "Non vedo la ragione per la quale lo Stato debba spendere denaro pubblico per sovvenzionare collegamenti che il privato già attua";

se ritiene che ci possa essere uno spreco di denaro pubblico, dato che lo Stato, attraverso le convenzioni, paga un servizio che altri armatori svolgono senza ingenti sovvenzioni;

sovvenzioni, che invece per il gruppo Onorato si aggiungono ai vantaggi fiscali del registro internazionale;

perché non onora il debito, pagando quanto dovuto alla gestione commissariale per aver rilevato l'ex flotta pubblica Tirrenia;

se da solo non percepisce sovvenzioni pubbliche e vantaggi fiscali più di ogni altro armatore, per circa 100 milioni di euro l'anno.

Per quanto sopra, si invita il mondo del mare a non dare ascolto a coloro che perseguono solo il loro tornaconto personale senza considerare le concrete conseguenze per l'occupazione marittima italiana.

Venti anni di accorta politica marittima nazionale, condivisa tra Organizzazioni Sindacali, Amministrazione e Armamento, in linea con le indicazioni dell'Unione europea, non possono essere messi a rischio da affermazioni pretestuose basate su mere frasi ad effetto e prive di qualsiasi seria analisi.

Infine, invitiamo Onorato a non qualificarsi "uomo di mare", lui che per mare va per hobby e sport diversamente da chi ci va per lavoro e per il pane.

Emanuele Grimaldi
Presidente Confitarma

Onorato controbatte a Grimaldi

«La misura - ha denunciato - si è colmata quando anche sul cabotaggio per le isole sono stati imbarcati gli extracomunitari, intaccando così “l'ultima riserva indiana” dei marittimi italiani»

La dura stroncatura della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) della rinnovata richiesta di rendere obbligatorio l'imbarco di soli marittimi italiani e comunitari sulle navi battenti bandiera italiana avanzata dell'armatore Vincenzo Onorato, che a fine 2015 aveva lasciato la Confederazione sbattendo le porte (sembra non aver fatto adirare più di tanto

il patron del gruppo Moby/Tirrenia anche se, pur affermando di non essere riuscito a «trattenere un sorriso» leggendo la nota di ieri firmata dal presidente confederale Emanuele Grimaldi non ha affatto mancato di rispondere per

le rime. Per Onorato, la nota di “Avviso ai

naviganti” diffusa ieri dalla confederazione armatoriale, è una «cortina fumogena che il presidente della Confitarma Manuel Grimaldi sta alzando intorno al problema dell'occupazione dei marittimi italiani. Il tutto - ha denunciato – per continuare a perpetrare il delitto di sfruttare gli extracomunitari e lasciare disoccupati gli italiani».

Onorato ha controbattuto al presidente della Confitarma con il dichiarato scopo di smontare puntoper punto i rilievi di Grimaldi, a partire da quello secondo cui le affermazioni di Onorato sono demagogiche con il solo fine di perseguire vantaggi personali.

«Seper vantaggi personali - ha replicato Onorato - si intende prender

si cura della piaga della disoccupazione dei marittimi italiani, hai

ragione Manuel, perseguo vantaggi molto personali». Secondo Onorato, inoltre, asserire

che obbligare ad imbarcare solo marittimi italiani/comunitari su tutte le navi di bandiera nazionale costringerà gli armatori italiani a cambiare bandiera «suona come un ricatto al governo: della serie -ha osservato - se dobbiamo sbarcare gli extracomunitari sfruttati e imbarcare gli italiani, cambiamo

bandiera! Manuel però - ha aggiunto Onorato - “dimentica” che in questo caso lui e tanti altri saranno costretti finalmente a pagare le tasse se manterranno la stabile organizzazione in Italia».

Respinta anche l'affermazione che

«l'imbarco di marittimi extracomunitari non comporta oneri a carico dello stato» in quanto - ha ribattuto Onorato - la legge 30/98, che ha istituito il Registro internazionale delle navi, «costa allo Stato , incluso anche il mancato gettito fiscale, oltre un miliardo di euro l'anno, denaro che accresce la sperequazione sociale fra armatore ricco e marittimo italiano-disoccupato. Quanti disoccupati – si è chiesto - si potrebbero sistemare con quei soldi?»

Onorato ha reagito anche alla singolarità riscontrata rispetto a sentimenti di patriottismo che nell'armatore emergerebbero a distanza di 19 anni dall'entrata in vigore della legge 30/98: «in tutti questi anni - ha sottolineato - gli armatori con accordi sindacali ed altro sono riusciti a snaturare la legge. La misura si è colmata quando anche sul cabotaggio per le isole sono stati imbarcati gli extracomunitari, intaccando così “l'ultima riserva indiana” dei marittimi italiani».

Se sinora Onorato ha letto e risposto «non senza trattenere un sorriso» alle critiche mosse da Confitarma, alla constatazione che Onorato sulla sua nave in Baltico, Princess Anastasia , imbarca marittimi extracomunitari deve aver proprio perso le staffe dato la risposta è stata

messa per iscritto tutta in maiuscolo. «La legge 30/98 - ha urlato Onorato – deve essere riscritta in questi termini: gli armatori italiani, se vogliono accedere ai privilegi (defiscalizzazione etc.), devono soddisfare l'imprescindibile requisito che la tabella minima di sicurezza della nave deve essere composta esclusivamente da personale italiano/comunitario». «Sulla mia Princess Anastasia - ha evidenziato - la tabella minima di sicurezza è di 68 persone di equipaggio. Imbarcati a libretto 160 marittimi, di cui 89 italiani-comunitari e 71 extracomunitari. La nave opera in Russia e dobbiamo avere personale alberghiero che parli il russo. I russi sono imbarcati con contratto italiano. Non sfruttiamo il lavoro degli extracomunitari. Una piccola nota: Onorato Armatori ha circa 4.700 lavoratori, di cui oltre 4.500 italiani.

[Da admin@informare.it](mailto:admin@informare.it)

○*○*○*○*○*○*○*

IL MONDO DELLA SCUOLA A BORDO DELLE NAVI **GRIMALDI LINES**

Nel 2017 oltre 190 scuole italiane aderiranno ai percorsi formativi per l'alternanza scuola-lavoro

Sono oltre 190 le scuole italiane che per il 2017 hanno scelto i percorsi formativi proposti da Grimaldi Lines a bordo della sua flotta. La Compagnia di navigazione ha avviato infatti già da qualche anno il progetto Grimaldi Educa, che intende stimolare i giovani all'orientamento professionale e alla crescita e che dal 2015 è oggetto di un Protocollo d'Intesa con il MIUR. I percorsi formativi di Grimaldi Lines sono dedicati agli studenti dei Licei e degli Istituti Tecnici e Professionali, con l'obiettivo di integrare la preparazione teorica con una vera e propria esperienza pratica di avvicinamento alle professioni, con particolare riferimento agli affascinanti mestieri del mare.

I percorsi formativi del progetto Grimaldi Educa possono essere realizzati a bordo di tutte le navi della Compagnia dirette in Sardegna, Sicilia, Spagna e Grecia. Agli Istituti Nautici e Tecnici ad indirizzo industriale, elettrotecnico, informatico, meccanico e trasporti e logistica vengono proposte attività di familiarizzazione con le professioni di coperta e macchina. Gli studenti degli Istituti Alberghieri e Turistici affiancano invece le figure professionali di camera e di catering, quest'ultimo a cura del gestore del servizio Ligabue SpA, con l'ulteriore opportunità di essere

Per ulteriori informazioni:

Grimaldi Lines: Chiara Attena - 081/496685 attena.chiara@grimaldi.napoli.it

Easycom: Simonetta Prunotto (Vice-President) 010 5956334

simonetta.prunotto@easycomonline.it

Celeste Di Sabato 010/5956334 celeste.disabato@easycomonline.it

Emanuele Grimaldi, vicepresidente ICS

Il 10 maggio, a Istanbul, Emanuele Grimaldi, Presidente di Confitarma, è stato eletto Vice Presidente dell'ICS-International Chamber of Shipping, la principale associazione internazionale dell'industria armatoriale con sede a Londra, a cui aderiscono compagnie di navigazione e associazioni provenienti da oltre 37 paesi, e rappresenta tutti i comparti della navigazione marittima con oltre l'80% della flotta mondiale.

ECONOMIA E FINANZA

Riprendiamo da Ship2Shore l'articolo di Nicola Capuzzo sull'intervento di Fabrizio Vettosi al Mare Forum Italy di Roma.

Credito allo shipping: in Italia molto a pochi

Fabrizio Vettosi (VSL) evidenzia il ruolo crescente dei fondi di debito mentre il credito bancario, il private equity e le quotazioni sono in calo

Roma – In Italia il mercato del credito è mutato radicalmente negli ultimi anni: disintermediazione bancaria, fondi di debito e bond sono le nuove parole chiave nel rapporto tra finanza e società armatoriali.

All'argomento 'shipfinance e investimenti' è stata dedicata una sessione dell'ultimo convegno Mare Forum Italy in occasione del quale Fabrizio Vettosi, direttore generale del fondo d'investimento Venice Shipping & Logistics, ha così descritto lo scenario attuale di mercato. "Si è passati da un ruolo della finanza per supportare lo sviluppo delle attività, a un ruolo di supporto al consolidamento di aziende in mercati dove le economie di scala sono la strada obbligata per sopravvivere" ha detto l'esperto analista, sottolineando che in tutti i segmenti di business dello shipping si sta assistendo a una progressiva concentrazione degli attori di mercato seppure con proporzioni differenti. Si va dai livelli più elevati del business delle navi portacontainer, alle Lng e Lpg carrier e alle petroliere (dove metà delle shipping company controllano oltre il 50% del mercato), passando per le chemical tanker e infine bulk carrier e navi cisterna porta prodotti raffinati.

Dal 2007 il peso del credito bancario è sceso da 92 miliardi di dollari a 45,7 miliardi di nuove erogazioni a fine 2015 (il posto lasciato da molti istituti di credito europei è stato preso dai colleghi asiatici), mentre hanno progressivamente preso campo altri strumenti di finanziamento tra cui in particolar modo i bond, che nel 2017 valevano 12 miliardi e nel 2015 erano saliti a 16 miliardi di dollari. Il private equity, dopo l'anno di picco 2013 con 7,4 miliardi di dollari iniettati nello shipping, ha progressivamente ridotto i propri investimenti nel settore portandoli a 0,7 miliardi nel 2015 e ancora meno nel 2016.

“Anche in Italia il credito bancario è diventato più selettivo dopo il crollo post-crisi del 2007; recentemente nuove linee di credito sono state concesse solo ad armatori di grandi dimensioni, per progetti molto importanti e a condizioni mediamente migliori rispetto al passato” ha aggiunto Vettosi. Tra questi figurano ad esempio i finanziamenti ricevuti negli ultimi anni da Grimaldi Group e dal gruppo d'Amico Società di Navigazione. Casi diversi sono stati poi quelli di Grandi Navi Veloci e Moby dove si è trattato di rifinanziamenti e nel caso della compagnia di Vincenzo Onorato si è proceduto contestualmente anche all'emissione di un bond.

“Il mercato obbligazionario nello shipping è cresciuto a un tasso medio annuo del 4% dal 2007 a oggi, mentre il credito bancario nello stesso arco temporale è progressivamente calato del 8% ogni anno” ha proseguito spiegando il responsabile di Vsl, ricordando inoltre che “quando entreranno in vigore le nuove regole di Basilea IV, l’assorbimento minimo di capitale per le banche (per effetto dell’accantonamento a vigilanza) sarà del 10-12% e ciò si tradurrà in un costo del denaro mediamente più caro di 100 punti base”.

Se a ciò si aggiunge anche il fatto che il 40% del volume di prestiti allo shipping rientra nella categoria dei crediti problematici si comprende perché gli istituti di credito sempre meno svolgono la loro tradizionale funzione d’intermediazione fra il risparmio privato e le imprese di shipping, mentre frequentemente le aziende armatoriali stanno ora cercando di ottenere capitali direttamente dai mercati finanziari, soprattutto tramite l’emissione di bond o attraverso quotazioni in Borsa.

A questo proposito due rappresentanti del mondo bancario italiano al Mare Forum Italy hanno detto la loro spiegando che i rubinetti per gli armatori non sono stati chiusi del tutto. Federico Barlozzetti, rappresentante della divisione Corporate&Investment Banking di Intesa Sanpaolo, ha spiegato che “non è cessata completamente l’attività delle banche nel business navale, anche se l’attività rispetto al periodo pre-crisi è drasticamente calata. Oggi di fatto il credito è riservato a pochi grandi gruppi e le nuove operazioni sono molto difficili”. Alberto Macciò, responsabile del desk shipping di Meliorbanca (BPER Banca), ha detto invece: “Noi negli ultimi anni siamo stati attivi sul mercato e lo siamo ancora oggi. Quindi posso dire che come banca ci siamo e guardiamo a nuovi progetti per cui valga la pena erogare credito”. Altri due dei pochissimi istituti di credito che in questo periodo erogano finanziamenti allo shipping sono Iccrea Bancaimpresa e Banco BPM.

La vera new entry nel mercato dei finanziamenti navali secondo Fabrizio Vettosi è infine rappresentata sempre più dai fondi di debito anche se Guido Lorenzi, direttore di HIG Whitehorse, ha puntualizzato che “questi fondi investono nello shipping se ci sono ragionevoli garanzie di un investimento con prospettive di crescita stabili. È il caso quindi di aziende che fanno un servizio industriale nel trasporti di merci o passeggeri (i traghetti ad esempio), mentre vedo meno possibile un intervento dei fondi di debito su operazioni asset based dove le condizioni di mercato sono molto volatili”.

Nicola Capuzzo
(da Ship2Shore 12/05/17)

FINCANTIERI: CONSEGNATO IL SOMMERGIBILE “ROMEO ROMEI”

Trieste, 11 maggio 2017 – È stato consegnato oggi presso lo stabilimento Fincantieri di Muggiano (La Spezia), il sommergibile “Romeo Romei”, ultimo di una serie di quattro unità gemelle della classe “Todaro”, tipo U212A, commissionate a Fincantieri dalla Direzione degli Armamenti Navali – NAVARM per la Marina Militare.

Il sommergibile “Romeo Romei”, come l’unità gemella “Pietro Venuti” consegnata alla Marina Militare nel luglio dello scorso anno dal cantiere di Muggiano, è caratterizzato da soluzioni tecnologiche altamente innovative, interamente realizzato in materiale amagnetico con l’applicazione delle più moderne tecniche di silenziamento per la riduzione della

segnatura acustica.

“Romei” ha un dislocamento di superficie di 1.509 tonnellate, una lunghezza fuori tutto di 55,9 metri, un diametro massimo di 7 metri e può raggiungere in immersione una velocità superiore ai 16 nodi. L’equipaggio è composto da 27 persone.

Il sommergibile “Romei”

Il “Romei” è il 102esimo sommergibile realizzato al Muggiano dal 1907, anno in cui venne varato il “Foca” per la Regia Marina Italiana. Da allora questo cantiere si è sempre distinto nella realizzazione di unità navali, oltre che per la Marina italiana, anche per Marine estere (Brasile, Spagna, Portogallo, Svezia, Danimarca).

Il programma per la realizzazione dei sommergibili “Venuti” e “Romei” è la prosecuzione di quello iniziato nel 1994 in cooperazione con il German Submarine Consortium, che ha già portato negli anni scorsi alla costruzione di sei unità per la Germania e di due per l’Italia, il “Todaro” e lo “Scirè”, consegnati da Fincantieri rispettivamente nel 2006 e nel 2007 e che operano con successo all’interno della flotta della Marina Militare.

Il “Romei”, così come gli altri sommergibili della serie, è dotato di un sistema di propulsione silenziosa basato sulla tecnologia delle celle a combustibile in cui l’energia elettrica viene prodotta tramite la reazione di ossigeno e idrogeno, quindi indipendentemente dall’aria, garantendo un’autonomia in immersione notevolmente superiore a quella dei sistemi convenzionali a batteria. L’unità dispone di un sistema elettroacustico perfettamente integrato nel sistema di comando e controllo e di un moderno sistema di automazione del controllo della piattaforma.

°*°*°*°*°*°*°*°*°*

I RICORDI E LA GUERRA

Un sogno che non dimenticherò mai

di Ugo Doderò

Una notte nella quale si sentivano già i primi tepori dell’estate le palpebre mi si stavano chiudendo. Spensi la TV che sul canale 54 trasmetteva delle testimonianze storiche sulla II guerra mondiale -1940-1945- durante la quale io avevo tra i 7 e i 12 anni.

Le immagini erano interessanti, ma anche di una tristezza infinita e mi avevano coinvolto realmente , anche perché allora famiglie di conoscenti avevano avuto un caduto o civile (sotto i bombardamenti) o militare sui vari

fronti. Il triste scenario di paura e di morte di quel periodo bellico avrebbe per sempre segnato la mia vita di uomo.

Mi addormentai e piombai in un sogno che mi sconvolse. Sognai d'essere sulla spiaggia di Camogli ove spesso ancor oggi mi reco per ammirare le meraviglie di quel borgo. Cominciava a farsi sera, spirava una leggera brezza e mi stavo godendo quella meraviglia della natura ch'è il tramonto. Ero seduto non molto distante dalla battigia, e, ad un tratto, vidi emergere dall'acqua il viso di un uomo ancora giovane.

Riconobbi in quelle sembianze mio zio materno Nicola, in famiglia chiamato affettuosamente "Nicculin" che morì nel 1941 nell'affondamento, ad opera di un sommergibile britannico, del Piroscalo "Conte Rosso" adibito a trasporto truppe in Mediterraneo. Mi riconobbe ed io mi avvicinai per udire meglio le sue parole. Mi disse in genovese: "Nessuno di voi viene mai a trovarmi nel profondo del mare.....". Detto ciò, con uno sguardo che esprimeva un certo disappunto, sparì dalla mia vista. Mi svegliai di soprassalto e non potei trattenere le lacrime.

Il passato ritornava presente: seppur in circostanze così misteriose avevo rivisto il volto giovane di mio zio materno Nicola a distanza di ben 72 anni.

Mio zio morì quando avevo 8 anni, ma nonostante tutto il tempo trascorso, i miei ricordi sono ancora nitidi. Mio zio Nicola era il sesto figlio di una famiglia che abitava a Capo S. Chiara sulle alture di Boccadasse. Era un marinaio nato, per l'esattezza un fuochista, ed aveva rifiutato molte offerte di lavoro sulla terraferma perché il mare era la sua vita, la sua grande passione. Era buono d'animo e portava sempre a noi nipoti qualcosa dai suoi viaggi. Non aveva mai voluto prendere moglie, perché, diceva che non voleva legarsi ad una donna dalla quale avrebbe dovuto stare mesi e mesi lontano.

Quando avvenne il naufragio, la madre, mia nonna Palmira, si recava spesso presso la Compagnia Armatrice per chiedere notizie del suo "Nicculin", ma sempre lo davano per disperso accendendo una pur se debole speranza. Un giorno venne a casa della nonna un compagno di mio zio, il quale le raccontò che, dopo il siluramento, erano caduti in mare assieme rimanendo fortunatamente aggrappati a del tavolame. Poi, senza alcun riguardo, direttamente a lei, le raccontò che "Nicculin" ferito non aveva più avuto la forza di aggrapparsi ed era annegato. Mia nonna così, in quel modo

brutale, era venuta a sapere quale fine aveva fatto suo figlio. Si ammalò gravemente rimanendo paralizzata e muta, e ,dopo circa un anno, morì. Il mio pensiero è che la guerra , nonostante la retorica che onora i caduti per la Patria, è, e rimarrà sempre. “ uno stupido e sporco gioco”.

In un piccolo paesino dell’entroterra genovese , sulla lapide ai Caduti, è scritto questo breve ma significativo epitaffio : “ L’ uomo finisce dove comincia la guerra “

Ugo Doderò

○*○*○*○*○*○*○*

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Da “ STORIA DELLA FILOSOFIA GRECA” di Luciano De Crescenzo ed. Mondadori.
La Divinità secondo Senofane

“Come prima cosa -dice Senofane*- parlando di Dio, non possiamo dire che Egli sia nato, giacchè il perfetto non può nascere dall’imperfetto, Dio quindi è ingenerato ed eterno. Infine gli Dei non possono essere una moltitudine, se così fosse, alcuni sarebbero superiori ed altri inferiori, e non è concepibile l’idea di un Dio inferiore. Né potrebbero essere uguali, in quanto che l’uguale, non essendo per definizione migliore degli altri, contrasterebbe con la prima prerogativa della Divinità che è quella di essere suprema...”

SENOFANE, poeta e filosofo greco, nacque alla metà del 6° sec- e morì alla metà del 5°sec a. C.

FINE