

DL NEWS magazine economia storia attualità

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 19 maggio 2017

Nell'interno: Sicurezza in mare/ Economia e Finanza / Attualità, cronaca, letture

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

L'articolo del comandante Pro Schiaffino sulla Sestriere, la nave della seconda spedizione dei Mille, pubblicato nel n. 17 è stato “ postato “ con le fotografie nel profilo Facebook di Stefano Briata alla voce DL News.

UN LIBRO, UNA BIBLIOTECA

Martedì 30 maggio alle ore 17.30 al Galata Museo del Mare di Genova verrà presentato il libro di Elisabetta Bertolotti " Una famiglia qualunque " . Interverrà il giornalista Alessandro Cassinis , memorie e vita quotidiana da oggi all' Ottocento. Un libro molto delicato che da Recco all'Istria a Fiume , due famiglie dall''800 a oggi rivivono attraverso una ricerca puntuale le loro storie che sono anche le nostre, una geografia umana e politica che l'autrice ha voluto testimoniare lasciando un lascito morale alle attuali generazioni.

La Biblioteca Virgilio Brocchi di Nervi è salva . Un gruppo di lavoro di “volontari della memoria” stanno ricostruendo pezzo su pezzo la Nervi che Genova ha lasciato naufragare. E la Biblioteca, anch'essa destinata a lasciare affondare, ha avuto una donazione di centinaia di preziosi volumi , un progetto sul paesaggio e altre iniziative per cui ora galleggia in acque al riparo della tempesta. Rita, Pietro, Franca, Marcella, Pino, Eros e altri ammirevoli operatori della cultura e della volontà di fare sono all'opera, i programmi sono ambiziosi, che Dio li assista.

Le inchieste di DL NEWS

IL PUNTO SULLA SICUREZZA IN MARE

Dai mitici anni settanta quando le navi affondavano con maggiore frequenza e registri e armatori con l'autorità marittima erano messi alla gogna mediatica, e scendevano in campo Lorenzo Spinelli , Pino Perasso, sindacati, armatori e agenti marittimi, giornalisti come Arcuri e Migliorino, molte cose sono cambiate. Ma se le navi sono progettate meglio e la sicurezza viene sempre al primo posto, rimane una lacuna da colmare, la normativa giuridica per cui il comandante è sempre il responsabile/colpevole (anche all'estero) e i giudici interpretano una legislazione che deve essere adeguata alla realtà mondiale dello shipping . In questa analisi Tobia Costagliola risponde a tutti gli interrogativi dopo la sentenza di Genova sulla Torre Piloti (quante omissioni di altre responsabilità) e dell'iter del tribunale sulla corruzione presunta di Rina e Capitaneria sulle

certificazioni facili sui controlli. (DL)

Il Forum Nazionale sulla Sicurezza 2017 di Ravenna 26 maggio 2017 Palazzo dei Congressi presenterà in anteprima i contenuti di un programma concreto di azioni sviluppato dai promotori del Primo Forum sulla Sicurezza e successivamente condiviso e vagliato dal Ministero delle Infrastrutture e dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto. Tali iniziative vedono il diretto coinvolgimento di FEDEPILOTI, ANGOPI e delle altre associazioni e realtà del mondo portuale. L'evento di Ravenna, nel corso del quale si terrà anche il Premio Nazionale alla Sicurezza Portuale e l'Assemblea Nazionale di FEDERAGENTI, è un appuntamento a cui partecipano i referenti più autorevoli del settore, tra cui il Ministro Graziano Delrio e l'Ammiraglio Vincenzo Melone. Il 2° Forum Nazionale sulla sicurezza costituisce il momento fondante di un percorso condiviso e corale di tutto il cluster marittimo portuale per future iniziative, orientate ad aumentare la sicurezza, sinonimo di efficienza, produttività e sviluppo.

LA TUTELA DELLA SICUREZZA, LEGGI E ISTITUZIONI A CONFRONTO /LE RISORSE UMANE E L'ASSUNZIONE DELLE RESPONSABILITA' A TERRA E A BORDO/UNA LEGISLAZIONE AD HOC

di Tobia Costagliola

Ottimista è colui che, confidente nel rispetto delle regole, attraversa una strada a senso unico guardando solo da un lato. Ma corre il rischio di essere investito da uno che non rispetta le regole e perdere la propria vita. Pessimista è colui che, guardando entrambi i lati della strada prima di attraversare un senso unico, ha, certamente, maggiori probabilità di salvare la propria vita (elaborazione di un pensiero di Lawrence J.Peter).

Nella prima decade del '900, all'epoca dei primi lussuosi transatlantici, meraviglia della tecnologia come il TITANIC, l'eccessiva e presuntuosa confidenza nel progresso tecnologico generò un tale ottimismo ed una tale "presunzione" che si giunse a pensare che su una nave descritta "inaffondabile", la visione di una eccessiva esposizione di lance di salvataggio sui ponti poteva essere controproducente e ispirare un senso di insicurezza ed inaffidabilità. Pur in presenza di spazio più che adeguato per un numero di lance sufficienti per il numero dei passeggeri trasportati, si finì per decidere di non dare seguito ad un "insensato" e costoso progetto ispirato soltanto da un eccessivo pessimismo.

Solo dopo la tragedia e lo shock che ne seguì, il mondo realizzò che quel pessimismo che si volle ignorare e quasi esorcizzare avrebbe potuto contribuire alla salvezza di tante vite umane. Si potrebbe concludere sarcasticamente affermando che il pessimista ha più "chances" di avere una lunga vita rispetto a un ottimista che ha, invece, più probabilità di avere una vita breve. Ma potremmo affermare con Gil Stern che : << Sia ottimisti che pessimisti contribuiscono alla nostra società. L'ottimista inventa l'aereo e il pessimista il paracadute >>. Ho citato soltanto un brevissimo campionario di paradossi ed aforismi, quasi "lapidari", che ritengo comunque utili per individuare e per definire il senso di una parola semplice ma dal significato molto complesso : "sicurezza", che per i pessimisti non è mai adeguata mentre per gli ottimisti è sempre più che abbondante.

Cercherò di delinearne il significato continuando con aforismi e paradossi. La sicurezza è qualcosa di impalpabile, di invisibile che, quando c'è, non si vede ma, soprattutto, si vede quando non c'è. E quando si vede che non c'è, è d'obbligo dire che “non c'era” perché lo abbiamo scoperto sulla nostra pelle o quella degli altri, quando ormai è troppo tardi per trovarla, anche dopo quell'attimo che, spesso, è determinante anche per una sola vita umana. Sicurezza non è una opinione. Sicurezza è un modello di vita, un modo di pensare, un modo di agire.

A questi concetti sono ispirate tutte le leggi, norme, procedure che regolano tutte le attività non solo sul mare, ma in terra e nei cieli.

La progressiva, costante esperienza che l'intera umanità ha fatto e continua a fare sulla propria pelle ha contribuito e contribuisce tuttora, con il supporto della tecnologia, il cui aggettivo “avanzata” non è mai sufficiente a definirne i limiti o lo stadio raggiunto, e a tenere sempre più alto il livello di sicurezza.

La tutela della sicurezza in mare

Dai tempi del Titanic, il progressivo moltiplicarsi di regole e procedure accettate e condivise a livello planetario ha portato la sicurezza in mare a livelli impensabili di efficienza e di affidabilità. Questi risultati non sarebbero stati raggiungibili se non ci fosse stato un radicale cambiamento nella filosofia della gestione armatoriale insieme a innovativi e rivoluzionari sistemi e procedure di controllo da parte dei singoli stati in sintonia tra loro sotto la guida dell'IMO.

SOLAS, MARPOL, STCW, SMS,ISM, ISO 9002 e quant'altro, insieme alle PSC (Port state Control) hanno fatto quella differenza che oggi, ragionevolmente, ci fa essere un po' più ottimisti, alla luce delle statistiche da cui, purtroppo, ancora emerge, ogni tanto, qualche eccezione che ci costringe a non abbassare mai il livello di guardia.

La strada percorsa : dallo stato della nave all'elemento umano

Per molti anni l'attenzione dell'industria marittima e delle autorità marittime è stata concentrata principalmente sulle condizioni fisiche di una nave, le sue dotazioni, la sua tecnologia. Molto poco era dedicato alla “performance” degli ufficiali e dell'equipaggio e al modo con cui la nave era operata e controllata. Molto poco era stato dedicato all'elemento umano.

Focus dalla responsabilità “concentrata” alla “ performance” del Sistema

Abbiamo tutti vissuto, dal dopoguerra agli anni '80, un periodo storico in cui l'unico elemento umano considerato era il coinvolgimento di veramente pochi “brillanti” individui sulle cui spalle gravava il peso della gestione della nave e della sua manutenzione. Queste persone erano apprezzate per il loro intuito, per la loro capacità di reagire prontamente nelle situazioni di emergenza, per il loro carisma e per la loro qualità di conoscere in ogni situazione cosa fare.

Sia sulle navi che a terra, l'attenzione era poco concentrata sulle prevenzioni. Buoni pianificatori non godevano di alta considerazione e venivano visti soltanto come “produttori di carte”. E' un dato di fatto che il sistema non poteva più funzionare e che sarebbe stato necessario dotarsi di nuovi strumenti per cominciare a mettere insieme le navi e la gente. Per enfatizzare il concetto si può affermare che era finito il tempo di valorizzare l'intervento di “eroici pompieri” e che bisognava valorizzare opere e sistemi di “prevenzione” oltre che di “spegnimento”. Uno dei principi tanto divulgati e promossi dall'IMO che hanno realmente

segnato il difficile cambio di mentalità, è stato sintetizzato nel motto in inglese “Plan what you do and do what you plan “ (Pianifica ciò che fai e fai quello che pianifichi). Poche parole che hanno una importanza straordinaria in quanto segnano il giusto approccio a qualunque azione l'uomo intenda intraprendere, anche la più banale.

STCW e ISM legano la nave all'organizzazione a terra

A questo stadio si può affermare che, con la convenzione STCW ed il codice ISM, in aggiunta alla SOLAS e MARPOL, l'IMO ha legato insieme per mezzo di poche, chiare ed efficienti regole, l'organizzazione armatoriale a terra e la nave. Adesso è regolata non solo la gestione della nave in mare ma anche l'organizzazione del'armatore o del management e l'ufficio a terra. Va detto che non c'è niente di completamente nuovo. La STCW fu emessa nel 1978 e modificata nel 1995 con particolare attenzione sull'elemento umano. L'ISM è la naturale evoluzione delle risoluzioni IMO A680.17, già applicate in Italia dal 1992 , e poi integrate con le norme ISO 9002 e tutti i successivi emendamenti fino ad oggi. In Europa tutte queste norme vengono recepite dalle singole nazioni attraverso l'organismo comunitario EMSA. E' una imbarazzante constatazione che in Italia, in particolar modo, molte norme vengono recepite col solito “inspiegabile” ritardo. Ma non è questa la sede né l'occasione di scrivere di questo problema già trattato lungamente dalle nostre NEWS.

Dalle regole e dai manuali ai marittimi e alla gestione armatoriale. I famigerati corsi. Le certificazioni

Tanto lavoro è stato compiuto, una grande quantità di carte sono state prodotte ma sarebbe un grave errore pensare che ora ci si possa fermare ed attendere per vedere come i manuali e le procedure funzionano. Quando l'Italia fu unificata in un unico regno Cavour pronunciò la celebre frase : l'Italia è fatta, ora bisognerà fare gli italiani. Allo stesso modo si può ora dire: abbiamo fatto regole e manuali ma dobbiamo ancora creare i futuri marittimi e i futuri “shipmanagers”. Tralasciando il futuro degli “shipmanagers” che merita un “trattato” ad hoc, è stato sempre più pressante, da parte degli organismi sopranazionali, la raccomandazione di promuovere una istruzione adeguata, il tirocinio, l'aggiornamento professionale, le “abilitazioni/certificazioni”ecc. ma è scoraggiante vedere come, in Italia, l'istruzione nautica e la preparazione degli equipaggi ad ogni livello sia, da tempo, al centro di una sconcertante “bagarre”che, per ora, nonostante tutte le buone intenzioni delle parti interessate, non ha prodotto soddisfacenti risultati creando enormi danni sia ai marittimi che a tutto l'armamento. Altro elemento negativo che va ad intaccare il livello di sicurezza finora raggiunto e che si sta cercando di correggere, talvolta anche in maniera molto discutibile, è la presenza a bordo, specialmente delle navi passeggeri, di equipaggi multietnici che parlando lingue diverse hanno, troppo spesso, difficoltà ad uniformarsi alla lingua inglese che ormai è di fatto divenuta la lingua ufficiale sulle navi.

Una nuova cultura per le risorse umane

Tra ritardi, disguidi, difficoltà oggettive dovute alla complessità della materia e diversità di cultura, usi e costumi, ormai ha preso piede una nuova mentalità di portata “mondiale”che ha reso consapevoli che non è più sufficiente essere preparati “sulla carta”. È necessaria l'esperienza diretta e ferma fede nel “sistema”. Si è riconosciuta la necessità di passare dal concetto di cultura della “conformità” al nuovo concetto di cultura della “ performance”.

Le esistenti risorse umane sono chiamate sempre di più ad entrare in questa nuova cultura. Non è sufficiente il rispetto delle procedure, la prontezza a subire una PSC, avere tutte le carte necessarie in regola. L'ispezione in se stessa non è segno evidente di reale potenziamento del sistema. Il punto principale, la chiave, è accertarsi che le risorse umane abbiano l'abilità, l'esperienza e la ferma coscienza di svolgere il proprio lavoro. Molto è stato fatto per inculcare nelle menti quel concetto che ha determinato il “passaggio epocale”dalla cultura della

“conformità” alla cultura della ”performance”.

Un cambio di cultura che sta coinvolgendo non solo il personale di bordo e quello di terra ma anche il personale addetto alla PSC: non solo il controllato ma anche il controllore. Si può affermare che in molti paesi la PSC è ancora orientata al controllo della “conformità” piuttosto che al controllo della “performance”. Ma, tutto sommato, possiamo dire che oggi la tutela della sicurezza in mare è ad uno stato di avanzamento impensabile qualche decennio fa e, poi, diventa sempre più difficile “mascherare le magagne”. E’ ovvio che ci sono e ci saranno sempre le eccezioni negative.

L’analisi delle cause di ogni singolo incidente diventa una pietra d’angolo nella infinita costruzione e manutenzione del castello della sicurezza

Vorrei accompagnare il mio sommario excursus sui radicali cambiamenti nella tutela della sicurezza in mare, alla memoria di cinque tragici avvenimenti della storia dello shipping: Titanic, 15 maggio 1912; Andrea Doria e Stockholm,1956; Herald of Free Enterprise,1987; Moby Prince, 1991; Costa Concordia 2012.

L’avvenimento del Titanic ha dato il via ad un radicale nuovo approccio per la sicurezza della vita umana in mare. Basta pensare alla SOLAS, dotazioni di salvataggio, esercitazioni a bordo, servizio radiotelegrafico continuo ecc. ecc.

Che dire dell’Andrea Doria e dello Stockholm? basta pensare che, pur dotate di efficienti impianti radar, per vari motivi che non stiamo qui a discutere o a richiamare, non furono in grado di evitare la tragica collisione. Questa collisione portò a ad una nuova conferenza SOLAS nel 1960 in cui i delegati di 55 nazioni si proposero, tra l’altro, di regolamentare l’uso del radar nella navigazione e allo stesso tempo si convinsero della necessità di addestrare meglio i loro ufficiali al suo uso.

La Herald of Sea Enterprise fu un traghetto inglese che, nel 1987, si capovole e si adagiò con un fianco su un basso fondale in seguito alla mancata chiusura dei portelloni di accesso al garage. Morirono 193 persone. L’inchiesta evidenziò, tra l’altro, gravi carenze all’interno della organizzazione armatoriale e in special modo la mancanza di direttive chiare agli equipaggi, una generica mancanza di comunicazione tra dirigenza a terra e personale navigante a bordo.

Moby Prince 1991, 140 morti. Il 1991 era già un anno in cui le nuove procedure, la nuova mentalità di gestione e conduzione della nave che scaturivano dalle nuove norme in via di attuazione avrebbero dovuto già produrre positivi riscontri. E, invece, furono accertate tutta una serie di errori comportamentali quali una grave imprudenza in plancia, mancato rispetto di regole fondamentali, problemi di natura tecnica, ecc Ma il giudizio fu lapidario : Errore umano.

Costa Concordia, 2012; 32 morti. Il 2012 può essere considerato l’anno in cui tutta quella evoluzione di regolamenti, norme comportamentali e procedure varie sopra menzionate, ormai diffuse ed implementate in tutto lo shipping mondiale, avrebbe dovuto esprimere il meglio di sé. La Concordia era un simbolo di alta tecnologia, hotel di lusso galleggiante con brillanti ufficiali, equipaggio multilingue super addestrato. E, invece, il naufragio della nave, le circostanze, le stupide e banali cause che l’hanno determinato, hanno rivelato anche il naufragio di tutte le norme e procedure di sicurezza e di tutto il contesto di un sistema di management aziendale. Il Comandante è stato riconosciuto colpevole e principale responsabile della tragedia, è vero. Ma le circostanze in cui è avvenuto lo schianto sull’isola del Giglio hanno messo in risalto qualcosa a cui non è stata data la giusta rilevanza: l’allegra, spensierata e grottesca gestione della plancia durante una manovra comunque scaturita da un atto ”pianificato” (l’inchino). Secondo le mie conoscenze e secondo la mia esperienza mi riesce difficile comprendere come e perché gli ufficiali in plancia, incluso quello di guardia, hanno dimostrato, nei fatti, di sentirsi sollevati dalla sorveglianza e dal monitoraggio della particolare navigazione in corso. Il fatto che il comandante abbia preso il comando in plancia

non esimeva gli ufficiali dall'esercitare il massimo e scrupoloso controllo della navigazione, monitorando la velocità, il fondale, la distanza dalla costa e realizzare quale sarebbe stato il punto cruciale, di non ritorno, in cui bisognava dare l'ordine di accostare a dritta... Cosa si può dire? Dormivano o erano distratti o in altre faccende affaccendati? L'ufficiale che si rispetti, in simili circostanze, avrebbe dovuto realizzare tempestivamente quello che stava per accadere e dare l'allarme o dare lui stesso l'ordine al timoniere. Lo dico con forza perché a me è capitata una cosa simile. In una manovra cruciale dove si attendeva un ordine di "tutto a dritta" che non arrivava, il primo ufficiale, resosi conto che il comandante indugiava, diede tempestivamente l'ordine di accostare a dritta. In quelle circostanze andava fatto! In certe circostanze l'ufficiale ha anche il dovere di dare un ordine che il comandante non dà perché si è distratto o è stato improvvisamente assalito da una crisi di pazzia omicida. Omissione imperdonabile e fatale!

I dettagli di questa tragedia sono ben noti a tutti come pure tutte le deficienze comportamentali, organizzative, individuali e collettive. Devo aggiungere qualcosa di molto personale. Anziché ascoltare le stridenti esortazioni di De Falco al comandante Schettino, mi sarebbe tanto piaciuto ascoltare la stessa voce di De Falco, qualche ora prima dell'incidente, che dal suo osservatorio nel Centro Operativo della Coast Guard, avesse detto: << O Comandante, che "cacchio" ci fai così vicino all'isola del Giglio? Torna subito sulla tua rotta! Non è una barzelletta. Avrebbe potuto essere una cosa possibile e non un sogno! Nel 1998 fui invitato a visitare la Centrale Operativa della Coast Guard di Genova e il Comandante mi mostrò uno schermo radar super panoramico in cui si vedevano chiaramente tutte le navi in navigazione nel Golfo di Genova, Mar Ligure e oltre, fino alle Bocche di Bonifacio. Gli operatori conoscevano i nomi di tutte le navi sullo schermo, la provenienza, la destinazione, le rotte, l'ora di partenza da Genova, ecc.ecc. Non ricordo bene se si trattava già del VTS (VesselsTraffic Service) in corso di attivazione su tutte le aree sotto il controllo della Coast Guard. Sarebbe più che legittimo credere che questo sistema fosse comunque in funzione nel 2012, dopo 14 anni. Oppure no? Nessuno ne ha mai parlato... Eppure mi chiedo cosa sarebbe accaduto (o non accaduto) se il buon De Falco, ben conscio delle sue funzioni di controllo, avesse potuto, dopo aver guardato su quello schermo, rilevare che la Costa Concordia era fuori rotta e richiamarla all'ordine col suo colorito linguaggio divenuto ormai famoso...

Conclusione

Ho citato le 5 navi e i cinque avvenimenti, tra tanti, perché, secondo lo schema di una mia personale configurazione storica, vanno inseriti, come esempi, nella scia di un lungo inarrestabile percorso seguito dallo shipping mondiale verso un irraggiungibile livello di perfezione nella tutela della sicurezza della vita umana in mare.

Posso affermare che la sicurezza si sviluppa e si perfeziona gradualmente e che può avere delle accelerazioni anche "col senno di poi": dopo un incidente è facile sentir dire: << E' successo! Ma perché è successo? Si poteva evitare? Cosa si può fare per evitare che si ripeta? >>. La costruzione ed il mantenimento di un perfetto sistema di sicurezza si configura nel continuo, collettivo impegno per dare una risposta a questi interrogativi. E quando pensiamo di aver raggiunto il "top" della perfezione, grazie alla tecnologia, alla condivisione della nuova filosofia ormai tanto radicata, possiamo tuttavia scoprirci ancora o di nuovo fragili e vulnerabili sempre e soltanto per l'elemento umano, potenziale "produttore" dell'errore umano. Basta riflettere sui pochi sinistri sopra citati che vogliono essere solo una dimostrazione pratica della "vulnerabilità" di quella sicurezza verso cui tutti, continuamente e tenacemente tendiamo.

Dopo aver appreso delle recenti sentenze di tribunali italiani in materia di sinistri marittimi in cui le condanne più pesanti sono state inflitte ai Comandanti, mi corre l'obbligo di porre alcuni interrogativi. Ma i giudici italiani quanto conoscono di quei manuali, quelle norme e procedure

di cui abbiamo sopra scritto? E i loro consulenti ed esperti del settore, avranno mai digerito ed assimilato quella nuova cultura che prevede una stretta correlazione tra nave ed equipaggio, azienda armatoriale, controllori interni ed esterni? Fin quando quelle norme e procedure non verranno recepite dalla legislazione italiana, i nostri giudici non potranno mai porsi domande come : Ma perché l'azienda armatoriale non ha eseguito i dovuti controlli ? E se l'azienda non ha controllato, perché i "controllori" (i.e. Autorità Marittima e chiunque altro) non hanno, a loro volta, controllato ? Invece ci tocca constatare come, in occasione dei processi e delle sentenze, l'Autorità Marittima si associa alla esecrazione ed alla condanna senza fare nessuna autocritica per le sue funzioni di "controllore". Fin quando tutto ciò non cambierà, quel robusto castello sopra citato diverrà un castello di sabbia e quella "cultura della sicurezza" tanto voluta e propugnata dai "Padri Fondatori Sovrannazionali" sarà, almeno per noi italiani, una "chimera".

Tobia Costagliola

Il 5 X mille a STELLA MARIS

Anche per l'anno finanziario 2016 una quota pari al 5 per mille dell'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF) può essere destinata al Sostegno del volontariato. Basta indicare il codice fiscale dell'ente nell'apposita casella e firmare.

Il Codice Fiscale della Stella Maris è : 01149970996

Ieri sera sul canale di FOCUS...

a cura di **Gaetano Mortola**

LA MARINERIA E' PIENA DI NAVI FINITE SUGLI SCOGLI

Caro Decio, è tempo di darci del "tu". Ieri sera sul canale 56 di "FOCUS" ho visto il documentario inerente la motonave "CABRERA", finita sugli scogli dell'isola greca ANDROS il 25/12/16. Un "General Cargo", da 35.000 DWT con le stive piene di minerale ferroso. La domanda principale : Perché è finito sugli scogli ? non si sa. Si presume avaria al motore durante forte cattivo tempo. I nove dell'equipaggio salvati dagli elicotteri della guardia costiera.

La storia della marineria è piena di sinistri di navi finite sugli scogli causa avaria in macchina. Già detto nel mio precedente articolo. A volte succede senza colpa alcuna dei macchinisti, perché i macchinari si rompono ma il più delle volte per poca esperienza, mancanza di manutenzione adeguata, o per mancanza di pezzi di rispetto perché l'armatore vuole o deve fare economia.(altrimenti non arriva a fine mese !). Allora i macchinisti sono costretti ad arrangiarsi e fanno ciò che possono per far marciare il motore e gli ausiliari. Ho da fare solo qualche piccola critica . La narrazione , a mio avviso, si è dilungata troppo nel mettere in evidenza le qualità tecniche dei rimorchiatori del porto del Pireo e di quanto sono bravi nelle loro operazioni. Ciò mi fa pensare sia fatto di proposito, per avere la maggiore collaborazione da parte degli armatori . Le quantità di fuel nelle cisterne della nave sono state calcolate in metri quadri e non metri cubi , il Fuel è stato anche chiamato Diesel pesante, termine mai sentito prima. Il Diesel è diesel ed il Fuel è Fuel. Le motonavi commerciali usano abitualmente diesel per i macchinari ausiliari ed il Fuel per il motore principale. Costa meno perché è un sottoprodotto del greggio.

Ho visto che i greci in tale emergenza se la sono cavata bene. Hanno contenuto la pollution e

ripulito a dovere scogliere e spiagge . Sono anche riusciti a recuperare gran parte del carico usando una grossa gru galleggiante. Tuttavia la nave è una “Total Loss” . Verrà recuperata quando i contratti saranno firmati.

Focus ha descritto anche il recupero di una nave finita sugli scogli nei pressi di Siracusa che è stata rimossa tagliando a pezzi lo scafo. Era una petroliera, nella narrazione spesso confusa per una nave da carico. Ma ho notato che durante l’intervista il dirigente del recupero ha risposto a dovere con autorevolezza.. L’intervista invece con il comandante del rimorchiatore principale del Pireo faceva pena.

Secondo il mio parere Focus, avrebbe bisogno dell’aiuto di un capitano esperto per visionare prima, tutto il documentario .

Schettino , mi fa pena . Secondo me 16 anni sono troppi, anche se fu una immane stupida tragedia da lui provocata per leggerezza professionale, incompetenza, irresponsabilità. Tutto il suo mondo frivolo da gran Maitre d ‘Hotel (pur essendo il comandante di una nave) gli si è frantumato in un attimo nelle mani ricevendo un profondo shock . Non era più capace di ragionare. Il primo ufficiale avrebbe dovuto agire con determinazione al suo posto. Tuttavia lo Schettino ha ragione nel dire che non è l’unico responsabile. La società non può chiamarsi fuori , l’addestramento degli ufficiali non era sufficiente, le promozioni al comando non avvenivano per meriti professionali ma seguivano altri “ canali” . Dice che paga per tutti . E’ vero ma lui era il comandante e non è stato neanche capace di gestire il salvataggio dei passeggeri e dell’equipaggio. Per un comandante mantenere il sangue freddo nelle emergenze è di primaria importanza e, a mantenere il sangue freddo , aiuta il sapere che cosa si deve fare. Amen per il detenuto non al mozzo . Non fa più parte del mondo marittimo!

Capt. Gaetano Mortola

ECONOMIA E FINANZA

L’ITALIA POTREBBE DIVENTARE UN CENTRO DEI SERVIZI MARITTIMI FORTEMENTE ATTRATTIVO

di Fabrizio Vettosi

Caro Decio, grazie per aver riportato le mie considerazioni in merito al outlook attuale dello shipping finance. Visto che mi trovo, ed avendo speso gran parte della mia vita professionale come consulente e consigliere del Gruppo Moby (a cui devo molto) ed essendo attualmente impegnato in Confitarma di cui mi onoro di esserne Consigliere, devo dirti che mi dispiace dover leggere ogni giorno di acrimoniose polemiche, ed ancor di più vedere che il ruolo dei giornalisti si limita ad essere quello di cronisti (se rosa o nera non lo so) più che degli analisti tecnici, come correttamente sottolineato da Tobia.

Trovo però deprimente che ad occuparsi di materie così importanti siano politici senza adeguata preparazione (mi scuseranno, saranno sicuramente molto colti in altre materie) sia di shipping, tanto meno di economia marittima. Forse non tutti sanno che i Registri Internazionali (uso questo termine in quanto tutti i maggiori players marittimi mondiali ne hanno uno, dalla Grecia, alla Germania, all’Olanda), se vogliamo poi essere precisi, diciamo che la Grecia che controlla circa il 24% del tonnello Mondiale ha adottato il sistema di tonnage tax dal 1967 ed addirittura con la famosa l. 89/67 lo ha reso estremamente flessibile,

eppure la Grecia ha prosperato su questo sistema e non mi sembra che i problemi del Paese siano dipesi dallo shipping. Ci si dimentica forse, che la nave è uno stabilimento produttivo itinerante e, che molte delle navi iscritte nel R.I. a volte non vedono nemmeno per una volta nella loro vita i porti Italiani e producono il loro reddito in forma non stanziata. D'altro canto, è così vero che la normativa comunitaria (da noi recepita) consente alle navi che svolgono traffico oltre le 100 miglia (anche di cabotaggio) di iscriversi nel medesimo registro e di ricorrere alla determinazione forfetaria del reddito in base alla tonnage tax od al Regime previsto dal R.I. laddove non adottino l'opzione per la tonnage tax. Preciso che quasi tutti gli armatori Italiani che svolgono cabotaggio con le isole maggiori (anzi potrei dire tutti) vi ricorrono correttamente.

Anzi, se vogliamo essere precisi, il nostro paese rischia di essere inadempiente nei confronti della EC in quanto, ad oggi, nonostante varie sollecitazioni, non abbiamo ancora recepito la norma comunitaria che prevede che il sistema di tonnage tax Italiano debba essere estendibile a tutte le altre bandiere comunitarie, nel senso che teoricamente un armatore spagnolo con bandiera spagnola deve poter optare per la Tonnage Tax Italiana, in quanto teoricamente già potrebbe avvenire il contrario. Pochi immaginano, ma alla luce del nostro sistema (che proprio perché il più giovane è anche il migliore), che l'Italia potrebbe diventare un centro dei servizi marittimi fortemente attrattivo e, quindi, creare ulteriore occupazione nei servizi marittimi; in tale contesto la più volte reiterata richiesta di un Ministero deputato allo scopo (Il vecchio Ministero della Marina Mercantile) sarebbe quanto mai opportuna.

Sotto la bandiera del Registro Internazionale i numeri non tornano

Per quanto concerne i numeri (a volte più del banco lotto che effettivi, scusami la battuta da scaramantico appassionato della cabala napoletana) mi farebbe piacere verificarli personalmente anche perché dalle varie affermazioni non tutto mi quadra. Però posso dirti che la teorica contribuzione del R.I. non è di 1 mld. E che in ogni caso gli extra comunitari non impattano in quanto vengono pagati sulla base del lordo per netto. Per quanto concerne le paghe, non so se ci sono armatori che pagano una "misera" gli extra comunitari, lo escluderei. Per quanto riguarda la società che rappresento, i marittimi extracomunitari in tabella sulle nostre navi, siano esse di bandiera Italiana che di bandiera non Italiana, vengono remunerati in maniera identica a quelli comunitari.

Last but not least, con tutte le perdite accumulate dagli armatori Italiani negli ultimi 8 anni, laddove, per puro esercizio teorico, fossero a costretti a pagare le tasse in regime ordinario, penso che il tax rate sarebbe zero per più o meno analoghi prossimi anni.

Dunque, penso che Salvini, Raggi, o Cociancich non abbiano la competenza tecnica per parlare di questi argomenti, ed in ogni caso se ce l'hanno e possono senza dubbio smentirmi. In tal caso, ovviamente, tengo a precisare, onde evitare ulteriori sterili polemiche, che questa mia è una nota tecnica scritta a titolo strettamente personale e, sottolineo a scopo esclusivamente tecnico.

Un caro abbraccio.

Fabrizio Vettosi

Managing Director

Venice Shipping and Logistics S.p.A. Investment & Advisory, Milano

ATTUALITA' E CULTURA

Attività del Museo Marinaro “Gio Bono Ferrari” di Camogli

Quando lo stage dei futuri “conduttori” si fa al museo

Il Comune di Camogli e l'Istituto Tecnico dei Trasporti e della Logistica “Nautico C. Colombo” hanno stipulato una convenzione per promuovere periodi di alternanza scuola-lavoro degli studenti dell'Istituto Nautico presso il Museo Marinaro “Gio Bono Ferrari”, ai sensi della L. 13 luglio 2015 n. 107

Questa iniziativa permette agli studenti delle classi IV CNA e V CNA, indirizzo “Conduzione del Mezzo Navale”, di frequentare stage formativi e di orientamento in una sede adeguata, seguiti da tutor dotati di buona competenza ed esperienza professionale.

Scopo dello stage è promuovere una maggiore consapevolezza dei partecipanti in merito agli sbocchi lavorativi degli studi seguiti, integrando l'apprendimento scolastico con le esperienze maturate dai tutor in anni di navigazione con la qualifica di Comandante.

Gli studenti partecipanti imparano a leggere e studiare giornali nautici, documenti e immagini di tipo professionale destinati alla compilazione di schede tecnico-nautiche; comunicano in italiano e in inglese conoscenze e contenuti tecnici e pratici in ambito nautico e professionale a un pubblico esterno; organizzano individualmente o in gruppo eventi di divulgazione professionale nell'ambito di iniziative di promozione turistica e valorizzazione dei beni culturali locali; organizzano presentazioni multimediali ed elaborati cartacei utili alla pubblicazione e alla divulgazione sul territorio; programmano attività di lavoro all'esterno dell'ambito scolastico; collaborano con esperti esterni alla scuola per approfondire la storia della marineria locale e delle sue tecniche professionali.

I partecipanti, individuati dalla direzione dell'Istituto, svolgono la loro attività presso il “Gio Bono Ferrari”, in gruppi di tre, nei giorni e negli orari di apertura del Museo.

Una stretta collaborazione tra le Direzioni del Museo e dell'Istituto Nautico assicura un utile e costante collegamento tra le esperienze di stage e le attività didattiche svolte in aula.

Il Direttore del Museo, che ha la funzione di tutor interno, si avvale della collaborazione del Com.te Bruno Malatesta, docente di Comunicazioni all'Accademia della Marina Mercantile di Genova, dell'ingegner Francesco Oneto e della Dott. Elena Giuffra, laureata in Conservazione Beni Artistici e Culturali, e svolge la sua funzione in stretto contatto con la Professoressa Marta Riotti, tutor esterno dell'Istituto.

I risultati di queste prime settimane di attività sono molto soddisfacenti. Gli studenti partecipano con entusiasmo alle varie attività del Museo, intrattenendosi positivamente con i visitatori, spesso in lingua inglese, svolgendo piccoli lavori di manutenzione dei reperti e traduzioni di manuali tecnici dall'inglese all'italiano, collaborando al progetto del Museo di tradurre tutti i cartigli in inglese per migliorarne la comprensione ai visitatori stranieri.

Naturalmente viene anche curata la parte pratica relativa al loro corso di studi, con l'analisi di casi di avarie, pericoli ed episodi - a volte divertenti - occorsi nella reale vita di bordo al tutor, durante i tanti anni di navigazione.

Particolare interesse riscuotono le osservazioni con il sestante, il posizionamento di punti nave sulle carte nautiche e la ricerca di dati tecnici specifici di navi la cui storia è collegata al Museo, utilizzando i “Libri Registro del RINA” e i “Lloyd’s Registers”.

Il percorso di alternanza scuola-lavoro offre agli studenti l’opportunità di inserirsi, in periodi determinati con la struttura ospitante, in contesti lavorativi adatti a stimolarne la creatività, favorendo lo sviluppo del “Senso di iniziativa ed imprenditorialità”, che significa saper tradurre le idee in azione, coerentemente con le finalità della Legge.

Tutti gli studenti partecipanti sono assicurati presso l’INAIL, fermo restando che lo studente in alternanza non è mai un lavoratore, ma apprende competenze coerenti con il percorso di studi scelto, in realtà operative.

Bruno Sacella

Nikkulin, Byron, Shelley e le apparizioni post mortem suscitate dal racconto di Ugo Doderò

Caro Decio, ho appena letto le News e vorrei poter dire due cose.

La prima è l'apparizione di Nikkulin dalle onde del mare. Mi ha commosso. Si tratta di un caso di chiamata di aiuto per essere tirato su, non nell'aria a respirare, ma alla luce della Rigenerazione dello Spirito (anche se non ancora alla Resurrezione). Molte volte, accompagnando dei medium nei luoghi sacri, si sono presentate persone defunte che chiedevano la celebrazione di una messa (una giovane donna, che si suicidò in una cisterna di una casa colonica del Caprione, chiese due messe, una per lei ed una per la bimba che portava in grembo). Il racconto mi ha anche richiamato l'apparizione della giovane figlia di Byron, di 5 anni, morta a Bagnacavallo in un convento di suore, che apparve a Shelley, dapprima uscire dal mare nuda, sorridente, che batteva le mani, e poi una seconda volta passare e ripassare sul mare del Golfo dei Poeti. Fu chiaro presagio della sua morte e della liberazione del "cordium" dalle catene che tenevano legato il suo grande spirito.

La seconda è che non posso sopportare di sentir chiamare "Doria", "Colombo" e "Leonardo" transatlantici, perché non li erano, in quanto già prima di arrivare a New York, a causa dei consumi, inevitabili, avevano compromessa la stabilità trasversale. Da ciò la perdita del "Doria" e i 240 feriti nel "Leonardo".

Capisco di essere tormentoso, perché veritas habet morsum.

In ogni caso ti ringrazio e ti porgo un caro saluto.

Enrico Calzolari

COME SI DIVENTA CAPITANI E ANCHE INGEGNERI

di Giorgio Marega

Caro Decio ho letto come al solito con interesse il tuo ultimo foglio.

Vorrei comunicare ai ragazzi e alle persone che contano che sarebbe ora di lasciar perdere lavagna, gesso, aule, simulatori e farsi le ossa a bordo.

Per me è una tristezza vedere polemiche e vedere che non è chiaro come svolgere la preparazione dei giovani. Il mare è una cosa seria e le navi che lo percorrono ancora di più perchè hanno persone a bordo, perché fanno parte dell'economia della nazioni. Preparare gli ufficiali lo si faceva a bordo, con pregi e difetti e con moltissimo "fai da te": nessuno mi insegnò nè a fare il punto nave astronomico né a fare il punto nave con il ripetitore della girobussola sull'aletta. La manovra al radar fu un bagaglio che mi portai dalle Scuole Nautiche grazie alla lungimiranza del Preside Antonio Cherubini e del Prof. Altiero Tavolini. Gli studi della stabilità della nave, baricentro, assetto ecc, delle possibilità dei mezzi di carico me li costruii da solo con le nozioni di teoria della nave di costruzione navale, e guardando tanto a bordo, riguardando cento volte quello che non capivo. Stesso per la cartografia e il tracciamento delle rotte. Tutte cose MOLTO diverse fra il banco di scuola e le 4 ore che precedono l'ingresso nello Stretto di Gibilterra. Per lo studio della stabilità ci fu per un paio di viaggi (8 mesi) il rifiuto del direttore di macchina di dare la situazione al 3° Uff.le di coperta che voleva mettere a punto il suo formulario per il calcolo del baricentro. Cosa che risuonava novità non ammessa dai "vecchi che in macchina avevano sempre fatto i conti della stabilità".

Dalla mia avevo una smisurata passione e una preparazione su materie base come matematica, trigonometria piana e sferica, elettrotecnica, radioelettronica, fisica, macchine, costruzione navale, astronomia e navigazione semplicemente formidabile per l'epoca. Molte ore in cabina a studiarci.

Vorrei, a quegli allievi che vedono necessario un insegnamento da parte dei colleghi anziani, ricordare che ad imparare a fare il punto nave 53 anni fa qualcuno da giovanotto diplomato si portava in cabina tavole nautiche, effemeridi e quaderno, e insisteva fino a che non riusciva a far combinare quelle 4 stelle osservate dagli ufficiali di guardia. La prima fu una cabina da 6 persone, con gli attrezzi del mestiere sparpagliati nella cuccetta.

Vita professionale difficile sul mare. Un caro saluto.

Ing. Giorgio Marega

La marina azzoppata, la laurea triennale, il Ministero che non c'è : la difficile navigazione del nostro foglio nell'accorato sfogo di Ugo Doderò

Caro Decio, come al solito ho letto con attenzione quanto scritto da te e dai tuoi collaboratori sul D.L. 17, ed essendo pure io, Ugo Doderò, da lungo tempo un tuo collaboratore, esprimo il desiderio di rimarcare quanto scritto a pag. 8 e 9 da Anna Bartiromo, ovvero "La laurea del mare si acquista sul mare". Sì è una bella frase ad effetto, fa presa sui lettori ma non rispecchia la realtà. Caro Decio, tu sai quanto io mi sono impegnato oramai da anni, per il tramite di Internet, a vedere quale fosse la formazione professionale dei nostri allievi Uff.li usciti dal Nautico e più i corsi dell'Accademia della Marina Mercantile, allievi che non hanno la laurea triennale di cui sono dotati tutti gli allievi che escono dalle Università di tutto il Sud e Nord America, dal resto dell'Europa e dal resto del mondo.

Caro Decio, te lo dico a cuor aperto, non capisco, non afferro la contrarietà di tanti, anche tra i tuoi lettori, a che gli allievi escano con una laurea triennale, titolo di studio che li renderà a pari merito di tutti gli altri allievi europei. E' pure ovvio che l'allievo laureato si porterà appresso il suo titolo di studio nel prosieguo della sua carriera sia in coperta che in macchina. Ciò naturalmente potrà evitare in un futuro prossimo che gli Armatori possano imbarcare

Uff.li laureati stranieri invece di Uff.li italiani non laureati. Questa è una verità possibile, e tu Decio, con il tuo articolo a pag. 10 di Vita e Mare “ I peggiori anni della nostra Marina Mercantile “, evidenzi ancora di più lo stato di disagio, di insofferenza della categoria dei marittimi. Ritornando invece alla solita laurea triennale non si può arguire che l’Università non istituisca il corso di laurea di cui parliamo in quanto vi sarebbe carenza di iscritti...Dovrebbe essere il Ministero della Pubblica Istruzione a creare detto corso d’autorità in quanto se ne ravvisa l’utilità...ma esiste un tale Ministero? In questo caso no. Esistono un sacco di riforme in itinere, compresa quella buona scuola, ma nulla che concerne il nostro caso. Hai ragione Decio a dire che è tutto un “Caos” anche per il trito e ritrito discorso della mancanza di un Ministero della Marina Mercantile, ma sei ancora più nel giusto quando a pag.2 e 3 del tuo DL News scrive Tobia Costagliola quell’ottimo articolo “ Chi è che azzoppa la nostra bandiera? “. Siamo immersi in un “mare di non governo” per quanto attiene i problemi dei marittimi, vedi pure l’interessante intervista di Gianmichele Pau all’Amm. Nicola Silenti “ Più forte la voce dei naviganti per superare la sordità di Roma “ pubblicata a pag. 3 di Vita e Mare. Ricordo personalmente quanto sia dura la vita del navigante per la lontananza dalla famiglia, dai propri cari,ecc., per renderla ancora più dura con burocrazie, mancanza di direttive e di considerazione da parte di chi, seduto in una comoda poltrona non conosce cos’è uno “ Storm “ o un “ Hurricane”. Io ex Uff.le Marconista in gioventù li ricordo benissimo poiché li ricevevo dai “Meteo” e poi li subivo assieme a tutto il resto dell’equipaggio. Caro Decio, complimenti per il tuo costante interessamento a favore dello “ Shipping “ e del “ Manning”. Auguriamoci comunque che un qualche politico o una forte autorità del settore voglia affrontare i temi in questione e portare ad un riordino generale del tutto. La “ Chicca “ finale : ora vorrebbero pure eliminare il cuoco di bordo. Ciao Decio, non arrendiamoci!

Ugo Dodero

CRONACA

LA PRIMA NAVE A CONTROLLO REMOTO

Yara International e Kongsberg realizzeranno la prima nave al mondo a controllo remoto dotata di sola propulsione elettrica La portacontainer feeder sarà impiegata per trasportare carichi dallo stabilimento di Porsgrunn ai porti norvegesi di Brevik e Larvik

Le norvegesi Yara International e Kongsberg hanno annunciato che realizzeranno la prima nave al mondo a controllo remoto dotata di sola propulsione elettrica. Si tratterà di una portacontainer feeder di limitata capacità che avrà una portata lorda di circa 3.500 tonnellate e potrà trasportare 100-120 teu. La nuova unità a “emissioni zero”, che sarà battezzata Yara Birkeland, verrà ultimata alla fine del 2018 ed inizialmente sarà manovrata da un equipaggio per poi passare al controllo della nave da remoto nel corso del 2019 e diventare pienamente autonoma dal 2020.

(da InFormare del 14 maggio)

Ballast Water Management Convention

Disarmonizzazione del certificato IOPP per le navi bandiera italiana

L'8 settembre 2017 entrerà in vigore la Convenzione internazionale Ballast Water Management (BWMC) che mira a prevenire gli effetti potenzialmente nocivi derivanti dalla diffusione di organismi acquatici trasportati nelle acque di zavorra delle navi.

Lo shipping mondiale si trova però in gravi difficoltà in quanto non vi è ancora la certezza riguardo all'affidabilità e alla disponibilità di impianti approvati dall'IMO (che infatti ha recentemente provveduto a rivedere la linee guida – denominate G8 – cui devono tecnicamente rispondere i predetti impianti), nonché di cantieri navali in grado di effettuare l'installazione e, soprattutto, riguardo al non allineamento con le norme degli Stati Uniti che non coincidono con quelle adottate dall'IMO.

Ciò naturalmente crea e creerà una sorta di “congestione” per le tempistiche di reperimento o installazione degli impianti di trattamento delle acque di zavorra effettivamente rispondenti agli standard richiesti.

L'Italia non ha ancora ratificato la Convenzione BWMC, ma proprio per i motivi sopra esposti, Confitarma ha chiesto all'Amministrazione competente in materia di poter “disarmonizzare” cioè posticipare l'installazione degli impianti previsti dalla Convenzione rispetto alla scadenza fissata per il rinnovo dei certificati IOPP (International Oil Pollution Prevention Certificate - Certificato internazionale per la prevenzione dell'inquinamento da petrolio) al fine di avere la certezza di disporre del tempo necessario per ottemperare nel migliore dei modi alla norma. Questo perché la Convenzione prevede che un impianto di trattamento debba essere installato sulle navi in concomitanza della prima visita di rinnovo del certificato IOPP dopo la data di entrata in vigore della stessa.

Grazie al forte impegno di Giuseppe Mauro Rizzo, presidente della Commissione Gestione Tecnica Navi di Confitarma, dei Vice Presidenti e componenti della Commissione e di Lorenzo Maticena, presidente della Commissione Ambiente, nonché al costruttivo dialogo instaurato con i ministeri dell'Ambiente e delle Infrastrutture e Trasporti, il 15 maggio è stata diffusa una comunicazione a firma dei due Dicasteri con la quale si autorizzano gli Organismi Riconosciuti (i registri navali RINA, BV e DNV-GL) a rilasciare il certificato IOPP, qualora sia richiesto, prima dell'8 settembre 2017, limitando però la sua validità ad una data non successiva al 28 settembre 2020, data che coincide con l'obbligo di installare sistemi di trattamento conformi alle nuove linee guida emanate dall'IMO.

“Ringrazio la nostra Amministrazione – ha affermato Emanuele Grimaldi, Presidente di Confitarma – che, tenendo conto delle discussioni in atto in ambito internazionale, ha ben compreso le esigenze degli armatori italiani e con la “disarmonizzazione” consente loro il tempo necessario per poter rispondere adeguatamente alle nuove norme della BWMC”.

Roma, 16 maggio 2017

I congressi della Genoa Shipping Week – III edizione

Mercoledì 28 – giovedì 29 e venerdì 30 giugno 2017

Si arricchisce il programma delle conferenze e incontri aperti agli operatori del cluster marittimo della Genoa Shipping Week, la settimana di iniziative dedicate allo shipping, organizzata da Assagenti e ClickutilityTeam, che dal 26 giugno al 1 luglio coinvolgerà la città di Genova e terminerà con la 14^a edizione dello SHIPBROKERS AND SHIPAGENTS DINNER, la tradizionale cena di gala degli agenti marittimi genovesi.

PORT&SHIPPINGTECH, il Forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del settore marittimo e della logistica, *main conference* della GSW, si svolgerà da mercoledì 28 a venerdì 30 giugno a Palazzo San Giorgio attraverso sessioni di approfondimento dedicate ai temi decisivi per lo sviluppo del comparto quali: GREEN SHIPPING SUMMIT, le *best practice* e i nuovi carburanti per l'efficienza energetica e

ambientale - SMART PORT&LOGISTICS, il potenziamento dei corridoi logistici e della digitalizzazione dei nuovi sistemi portuali nazionali – SAFETY, la Sicurezza e la Gestione della Navigazione - e la nuova sessione TECHNOLOGY TREND DEL SETTORE MARITTIMO – PORTUALE sull'evoluzione tecnologica dei settori marittimo-portuale e logistico. La partecipazione è gratuita previa registrazione online.

QUATTRO le sessioni in cui si articolerà GREEN SHIPPING SUMMIT, il segmento dedicato alle *best practice* e ai nuovi carburanti per l'efficienza energetica e ambientale del trasporto marittimo e dei porti:

1. L'entrata in vigore del regolamento MRV: situazione attuale e scenari futuri. Il contributo del trasporto marittimo all'efficienza energetica ed economica della catena logistica - in collaborazione con Confitarma;
2. Lo sviluppo dei green port e i processi di riqualificazione del waterfront: esperienze nazionali a confronto in collaborazione con Assoporti e con CNR IRISS;
3. Nuovi carburanti e tecnologie emergenti per la riduzione del tenore di zolfo - in collaborazione con Confitarma;
4. Il trattamento delle acque di zavorra e dei reflui dei desolficatori: l'entrata in vigore della BWMC zolfo - in collaborazione con Confitarma.

Sul fronte SAFETY, riflettori puntati sulle tecnologie e sulla ricerca per la Sicurezza e Gestione della Navigazione in collaborazione con DICCA, DITEN, ATENA E CONISMA mentre SMART PORT&LOGISTICS approfondirà, come di consueto, il tema del potenziamento dei corridoi logistici e della digitalizzazione dei nuovi sistemi portuali nazionali con una particolare attenzione al rilancio del sistema logistico del Nord Ovest in collaborazione con la Regione Liguria. La nuova sessione TECHNOLOGY TREND DEL SETTORE MARITTIMO – PORTUALE analizzerà l'evoluzione nei sistemi di comunicazione del cluster marittimo con focus sulla realtà aumentata, sul cloud platform e l'internet of things.

Tra gli *HOSTED EVENTS* della settimana si segnalano:

- In attesa della II edizione che si terrà nell'inverno 2017 si svolgerà l'*Open Session* della MED SECURITY SUMMIT, *Conferenza Internazionale sulla sicurezza portuale e marittima* dedicata al tema della sicurezza dei Porti e dei Terminal, all'efficienza dei processi operativi e, a seguire un focus sulla Geopolitica in collaborazione con The Propeller Club, Port of Genoa;
- Il I° FORUM NAZIONALE SUI "FUMI" DELLE NAVI organizzato dalla Capitaneria di Porto di Genova e A.R.P.A.L. Liguria, incentrato sul monitoraggio delle emissioni a fumaiolo e sulle problematiche e prospettive future;
- MOBILE OFFSHORE UNITS PROPERTY RISK AND LIABILITY: INSURANCE AND MORE, il seminario organizzato dallo Studio Legale Garbarino Vergani dedicato al tema delle infrastrutture *offshore* che riunirà esperti e aziende per approfondire problematiche e rischi reali, suggerendo esempi concreti di coperture assicurative a tutela dell'ambiente e dei soggetti coinvolti.

YAMAHA MARINE ITALIA DISTRIBUTORE ESCLUSIVO PER L'ITALIA DI BUSTER BOATS

La divisione marine di Yamaha Motor Europe distribuirà in esclusiva per l'Italia le barche in alluminio della casa finlandese Buster Boats attraverso la sua rete di concessionari ufficiali in package con i fuoribordo tre diapason. L'intera gamma di imbarcazioni Buster in vendita esclusiva presso i 108 concessionari ufficiali italiani Yamaha, in package con i fuoribordo tre diapason. La casa finlandese produce da oltre 60 anni barche a motore in alluminio, mantenendo standard qualitativi estremamente elevati e dando sempre massima priorità a

robustezza, affidabilità e comodità in navigazione. Questi valori si rispecchiano appieno nella filosofia Yamaha, che da sempre mette al centro la totale soddisfazione del cliente per consentire a chi naviga di godersi appieno la propria imbarcazione e il proprio motore fuoribordo, senza pensieri.

Maggiori informazioni e immagini in alta risoluzione sono disponibili a questo link e nella nostra press area: sculatiandpartners.com/pressroom

All'Acquario di Genova

“Mare Mostro”: un mare di plastica?

Incontro di informazione e sensibilizzazione sull’impatto della plastica in mare presso

l' Auditorium dell’Acquario di Genova Area Porto Antico – Ponte Spinola

Martedì 23 Maggio 2017 – ore 09.30

Saluti e introduzione: Giuseppe Costa, Costa Edutainment

Enrico Pignone, Consigliere Città Metropolitana di Genova

Giovanni Pettorino, Comandante Direzione Marittima di Genova

Interventi di Rosalba Giugni, Presidente Marevivo

Giorgio Bavestrello, Professore Ordinario Università di Genova/CoNISMa

Rosella Bertolotto, Direttore di Unità Operativa UTCR - ARPAL

Claudia Gili, Direttore Scientifico Acquario di Genova

Antonio Campagnuolo, Grandi Navi Veloci

RIFLETTIAMO SU ALCUNE SENTENZE E ARTICOLI

Due sentenze recenti fanno giustizia di tante chiacchiere ideologiche e ipocrite: la Cassazione, 1ª Sezione Penale, ha “scolpito “ nella giurisprudenza italiana : “ I cittadini stranieri hanno l'obbligo di conformarsi ai valori della società che li ospita , anche se sono diversi dai loro “. Il richiedente asilo che commette un reato può perdere i benefici connessi al proprio status previsti dalle norme vigenti: a stabilirlo è una sentenza del Tar della Liguria che ha rigettato il ricorso di un profugo ospitato in una struttura arrestato per spaccio di stupefacenti :...“ se gli extracomunitari spacciano stupefacenti perdono lo status di rifugiato... ”

A proposito di droghe, su Primo Canale di Genova è stato intervistato il dottor Giorgio Schiappacasse, diretto del Sert Asl3 Liguria, ed ha dichiarato papale papale che lo spinello oggi è venti volte più forte di una volta, che quindi fa male come tutte le droghe..In Liguria è boom tra i giovani che fanno uso di droghe e di mix letali , hanno il primato in Italia, i genitori dovrebbero vigilare, evitare anche di dare cellulari in mano ai bambini, insomma proteggerli da dipendenze e rischi di abitudini collettive pericolose.

Il liberalismo quale flagello della giustizia economica – di Piero Vassallo

6 maggio 2017 da Riscossa Cristiana

Prima di ragionare intorno ai problemi sollevati dall’immigrazione dei terzo mondiali, può essere utile riflettere seriamente su due cifre estratte dal vasto e inquietante catalogo, in cui sono elencati i problemi, che assillano e tormentano gli italiani: 3.100.000 disoccupati e 3.931.133 extracomunitari presenti sul nostro territorio.

Le due cifre dell’angosciante malessere italiano costituiscono il risultato di un delirio politico, lanciato al galoppo sulle piste dell’immigrazione da iniziati ai misteri d’Utopia e da politici

coatti, che imitano la rivoluzione americana e importano le sue ingenti e macroscopiche contraddizioni.

Ora è difficile e forse impossibile capire e sottoscrivere – senza condividere il sodomitico proverbio, che declina il sadismo viaggiante nei piaceri attivi nell’alta finanza – i motivi che inducono il sommo miliardario in-economico Georges Soros ad apprezzare un fenomeno oscuro e desolante, quale è la crisi economica in atto in Italia.

Il pensiero anticattolico e l’attività del noto miliardario danneggiano una nazione ingegnosa e laboriosa, reagendo alla forte attrazione che la nostra cultura e il nostro onesto benessere esercitano nel mondo.

LETTURE

RIVISTA MARITTIMA, aprile 2017, Mensile della Marina Militare dal 1868 conferma sotto il “ governo “ di (CV) Stefano Romano la sua navigazione editoriale in acque nazionali e internazionali con cronache, rubriche, tecnologia e storia. A questo numero è allegato il supplemento **Andar per mare** La disciplina della nautica da diporto del (CA) Stèphan Jules Buchet, 250 pagine con gli aggiornamenti normativi, tabelle, codici, nozioni indispensabili per chi naviga nel mare del diporto. Rivista Marittima è anche una piattaforma di politica internazionale e di storia navale, di informazioni sulle nuove tecnologie.

Suggerimenti da Il Libraio

Libri sul camminare (nell'era di Internet)

"Cammino di Santiago", ma non solo: per chi ama camminare e stare all’aria aperta una scelta di saggi e manuali consigliati...

Il sogno del drago

Brizzi Enrico

Camminare è un modo di respirare e di conoscere, un ritmo con cui si sceglie di vivere, una trasformazione costante. È...

Una passeggiata nei boschi

B. Bryson

L’Appalachian Trail, che dalla Georgia al Maine taglia quattordici stati americani snodandosi per oltre 3400 chilometri, è...

Io cammino con i nomadi

E. Dak

Una straordinaria esperienza di viaggio insieme ai Wodaabe attraverso il deserto del Sahel
Disperdersi, andare lontano...

Filosofia del viaggio

M. Onfray

Nell'era di internet, delle comunicazioni rapide, del turismo low cost, della più veloce tecnologia audio e video, quando il...

Camminare

T. Espedal

Il mondo è silenziosamente percorso da camminatori. Individui che camminano per la loro felicità, oltre che per andare da un...

L'antica arte di trovare la strada

T. Gooley

Il libro, "Natural Navigator" nella versione originale, affronta i temi ambientali, insegnando a "leggere" la natura e a orientarsi

Il cammino immortale

J. Rufin

Con oltre un milione di visitatori dal 2005 ad oggi, Santiago di Compostela è senza ombra di dubbio una delle mete di pellegrinaggio...

Andare a piedi

F. Gros

Un libro per chi è già in cammino (e per chi non è ancora partito) Un libro per chi vuole arrivare a destinazione (e per...

Un indovino mi disse

T. Terzani

○*○*○*○*○*○*○*

LE NOTE DI CARLA MANGINI

BERTRAND RUSSEL da "Elogio dell'ozio" cap. VII, 1935

"Nel mondo così com'è oggi, non soltanto molta gente è in miseria, ma la maggioranza di coloro che non lo sono vive nel timore giustificatissimo di diventarlo da un momento all'altro. Sul capo dei lavoratori grava la costante minaccia della disoccupazione; gli impiegati sanno che la loro ditta può fallire o licenziare parte del personale; gli uomini d'affari, anche i più ricchi, sanno che la perdita di tutti i loro quattrini non è affatto improbabile. I professionisti devono sostenere una dura lotta. Dopo aver fatto grandi sacrifici per educare le figlie e i figli, si accorgono che per essi non vi sono più le opportunità di carriera di una volta. Se diventano avvocati, scoprono che la gente non può più permettersi il lusso di chiedere pareri legali sebbene molte gravi ingiustizie non siano punite. Se diventano medici scoprono che i pazienti ipocondriaci, un tempo così lucrosi, non possono più permettersi di ammalarsi, mentre molti malati autentici debbono fare a meno di cure. E così si vedono uomini e donne con fior di laurea che lavorano come commessi nei negozi, il che li salva sì dalla miseria, ma a spese di coloro che in altre condizioni avrebbero occupato quel posto. In tutte le classi dalla più alta alla più bassa, la paura di un rovescio economico domina i pensieri degli uomini durante il giorno e i loro sogni durante la notte, facendo sì che essi sono nervosi quando lavorano e non riescono a distendersi nelle ore di lavoro. Questo terrore onnipresente è, credo, la causa del