

Cari lettori, riprendiamo la navigazione dopo un mese di pausa. Il “carico” è composto da articoli monotematici e articoli di attualità nel campo della cultura economica e storica della marineria. La frequenza del nostro foglio non sarà più settimanale, ma mensile, pubblicheremo solo quello che riteniamo non ripetitivo e di interesse per cultura e ricerca. Grazie e buona lettura.

Pierluigi Ferrari ha festeggiato al Museo del Mare di Genova mercoledì 26 giugno tre date importanti : il suo compleanno , 80, il 50mo delle nozze, , 60 anni della fondazione della PL Ferrari . Piero, un augurio di lunga permanenza nella Associazione Promotori del Museo del mare e della navigazione dove tu ricopri da 20 anni la carica di tesoriere, e tante soddisfazioni professionali e familiari. I tanti amici (mi considero di famiglia dagli anni 50) che ti vogliono bene e ti stimano per quello che hai fatto a Genova nelle assicurazioni e in altri settori dell’economia della città erano tutti a festeggiarti al Galata. (DL)

CONTROPLANCIA di Massimo Granieri

Le marmitte del mare

Granieri commenta un report della rivista Drewry

A meno di 6 mesi dall’entrata in vigore dell’IMO 2020 la confusione regna sovrana, i più navigano a vista e c’è chi scommette già sul fallimento degli scrubber. E’ il caso della rivista Drewry secondo cui queste “marmitte navali” si ripagheranno presto, ma entro pochi anni saranno fuori mercato.

Secondo lo studio il differenziale di prezzo tra bunker tradizionale e carburante compliant con IMO 2020, inizialmente elevato, è destinato

a ridursi nel tempo annullando i benefici economici dei sistemi di lavaggio dei fumi

Dopo i primi anni di sulphur cap, durante i quali gli scrubber porteranno benefici tangibili per gli armatori, specie quando installati su grandi navi cisterna e portarinfuse, sul medio-lungo termine i sistemi di lavaggio dei fumi perderanno del tutto il loro ‘senso’ economico e andranno sostanzialmente fuori mercato.

Analizzando l’andamento del prezzo del carburante er arrivare a questa questa società di consulenza arriva alla conclusione che il differenziale tra il maggior costo del low sulphur fuel oil (LSFO) e il prezzo base del high sulphur fuel oil (HSFO) all’inizio sarà elevato, tanto da consentire un ritorno piuttosto rapido (circa 2 anni) dell’investimento sostenuto per gli scrubber, nel giro di 5 anni secondo Drewry questa discrepanza si sarà assottigliata tanto da annullare il ‘business case’ relativo gli srubber.

Al momento, infatti, regna ancora molta incertezza riguardo all’effettivo costo che avrà il carburante low sulphur, ma in base ai calcoli degli analisti della società britannica il premio da pagare per avere il LSFO sarà di 240 dollari a tonnellata rispetto al prezzo del HSFO, in ragione della scarsità di bunker compliant che, almeno inizialmente, caratterizzerà il mercato. Ma con la progressiva diffusione del carburante a basso contenuto di zolfo, il differenziale scenderà fino ad arrivare a 80 dollari a tonnellata nel 2023 annullando quindi l’opportunità economica di installare scrubber.

A questo risultato contribuiranno anche le dinamiche relative ai noli e alla loro relazione con la presenza degli scrubber a bordo: se infatti nel 2020 una VLCC non-eco dotata di sistema di lavaggio dei fumi potrà ottenere guadagni giornalieri superiori di 12.500 dollari rispetto a quelli ottenuti da una VLCC non-eco senza scrubber, anche questo premio verrà progressivamente eroso attestandosi a quota 4.000 dollari al giorno nel 2023.

A quel punto, comunque, secondo Drewry la situazione dovrebbe stabilizzarsi e, così come per diversi anni il bunker LSFO manterrà un sovrapprezzo di circa 75 dollari a tonnellata rispetto al fuel oil, anche le navi non-eco dotate di scrubber continueranno ad ottenere noli più elevati rispetto a unità analoghe che però non montano scrubber. Per quanto riguarda invece la disponibilità di heavy fuel oil anche negli anni a venire, Drewry ridimensiona le preoccupazioni di alcuni

armatori, citando un recente report dell'International Energy Agency (IEA), secondo cui, anche se dopo il 2020 una quota rilevante dell'attuale domanda di carburante navale si sposterà sul LSFO, ci sarà ancora una sufficiente domanda di HSFO in arrivo dagli armatori di navi dotate di scrubber, tale da 'stimolare' i fornitori a garantirne la disponibilità almeno nei porti principali.

Secondo la IEA – scrive Drewry - la domanda di HSFO calerà dai 3,5 milioni di barili al giorno nel 2019 a 1,4 milioni di barili al giorno nel 2020, per scendere ancora a 1,1 milioni di barili al giorno nel 2022. In ogni caso, nel periodo 2022-2024, la domanda di bunker tradizionale resisterà stabilmente attorno a 1,1 milioni di barili al giorno, supportata proprio dalle navi dotate di scrubber, che saranno circa 5.000 entro la fine del 2024.

Attualmente, l'11% della flotta mondiale in termini di tonnellaggio è dotata di scrubber, o ha interventi in cantiere già programmati per installarli.

Massimo Granieri

Guardia Costiera italiana alto livello di eccellenza internazionale

Non c'è più il rischio che l'Italia esca dalla White List !

La Guardia Costiera italiana ha confermato l'alto livello di eccellenza internazionale nel campo della sicurezza della navigazione; è risultata, infatti, a livello mondiale - tra le 27 Amministrazioni eleggibili per l'attribuzione del riconoscimento "QUALSHIP21 and E-Zero Programs" rilasciato dalla Guardia Costiera statunitense, con riferimento all'implementazione delle normative in tema di sicurezza della navigazione e di tutela ambientale.

Infatti, delle ben 217 navi di bandiera italiana ispezionate dalla US Coast Guard nel periodo di riferimento (triennio 2016 – 2018), solo due sono risultate non conformi alla normativa vigente subendo provvedimenti di "fermo nave". Un obiettivo raggiunto grazie all'attività di ispezione e certificazione del naviglio nazionale cd. Flag State svolto da ispettori specializzati del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera e alla competitività della flotta italiana, che

conferma il rispetto dei rigorosi standard di sicurezza ed una formazione sempre più qualificata degli equipaggi.

Tale importante risultato è stato reso noto nel report annuale Port State Control in the United States, da poco pubblicato, nel quale sono descritte le statistiche e i risultati relativi all'attività condotta dalla US Coast Guard nell'anno 2018.

All'interno del report è presente una sezione dedicata a un programma di riconoscimento denominato "QUALSHIP21 and E-Zero Programs", che si pone l'intento di premiare le Amministrazioni di Bandiera che abbiano conseguito, nell'ultimo triennio, risultati di eccellenza in occasione delle ispezioni di sicurezza condotte alle proprie navi mercantili che arrivano nei porti statunitensi, dalla US Coast Guard.

Tale ambito riconoscimento, conseguito per il periodo 2016-2017 dalla Guardia Costiera italiana - quale Amministrazione di bandiera - permetterà agli armatori diretti nei porti statunitensi di richiedere, per le loro navi, l'attestazione "QUALSHIP 21", usufruendo così di un regime agevolato d'ispezione.

Dall'Annual report 2018 sulle attività svolte dalla Guardia Costiera, tramite il 6° Reparto - Sicurezza della navigazione del Comando Generale, è infatti possibile apprezzare gli sforzi ed i risultati raggiunti in tale campo.

L'attività di Flag State, di ispezione e certificazione delle navi italiane, ha permesso alla bandiera italiana di essere nella white list di tutti gli accordi internazionali stipulati in materia di sicurezza della navigazione.

L'attività ispettiva cd. Port State Control, effettuata invece sul naviglio estero che giunge nei porti italiani, ha contribuito a raggiungere ed ampiamente superare la soglia del Fair Share (numero di ispezioni da eseguire nell'anno di riferimento) assegnata dalle norme dell'Unione. Grazie a tale impegno, l'Italia è giunta al 2° posto tra i Paesi che hanno maggiormente contribuito al raggiungimento del commitment per l'anno 2018 all'interno del Memorandum di Parigi. Un impegno volto a promuovere il valore della sicurezza quale forma di investimento per futuro di un settore che rappresenta per l'intero Paese un fondamentale volano economico.

Il caso VIKING SKY: emergenza e preparazione

Ci ritorniamo, le immagini hanno girato io mondo, ora si parla addirittura di un software a un generatore che se l'armatore non ha pagato la Psw si ferma... Assicuratori fatevi avanti. (DL)

Decio, prima o poi doveva succedere. Pagherei per fare la perizia La mia opinione.: sul ponte non erano preparati a far fronte alle emergenze. Naturalmente non si sa bene quale avaria ci sia stata. La verità non verrà mai fuori come al solito !! Ma quando si transita in certi posti bisogna aspettarsi che possa succedere anche un black out ed essere pronti ad intervenire. Pare che abbiano dato fondo: Ma come ? Ritorniamo alla pratica delle ancore!! Mi pare che quella nave abbia tre propulsori unidirezionali, poi avrà anche un potente bow thruster ed aveva due rimorchiatori. I rimorchiatori moderni sono provvisti sul cavo di rimorchio del dinamometro che controlla la potenza di tiro e quindi dovrebbero riuscire a mantenerla al limite senza rompere il cavo. Succede che dal ponte ricevano l'ordine di frenare la nave al massimo, ma se si rompe il cavo il massimo va a farsi benedire!! Si presuppone che i comandanti di quelle navi ricevano un addestramento completo a far fronte alle emergenze!! E ritorniamo alla mia teoria che è importantissimo lo studio degli incidenti e di quelli che potrebbero succedere : Se succede questo e questo , che cosa posso fare ?

Capt.Gaetano Mortola

Master Mariner Senior Surveyor

DANIELA FARA IN PENSIONE

GRANDI MANOVRE DA ACCADEMIA E UNIVERSITA' PER I TITOLI PROFESSIONALI, LAUREE BREVI, FORMAZIONE

Riceviamo (in risposta) la lettera della dottoressa Daniela Fara fondatrice e direttrice dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile, istituzione che è nata da una idea di Stefano Messina , Dino Emanuelli e condivisa dalle autorità locali. Daniela ne è stata la fedele intelligente interprete nei compiti

*di questa scuola di istruzione e formazione degli ufficiali della marina mercantile. Auguriamo a Daniela Fara altre iniziative e successi in futuro.
(DL)*

Carissimo Decio, sono partite oltre 1000 email rivolte ai miei contatti per comunicare che andavo in pensione. Mi pare di capire che a te non è pervenuta. Mi spiace molto che tu abbia avuto la notizia da altri. Comunque sì, ti confermo che dal 1' maggio sono ufficialmente in pensione. È una decisione che ho preso avendo raggiunto, già da un paio di anni, i requisiti e quindi ho deciso di fare questo passo. Non ci sono altre motivazioni e infatti sto collaborando con il nuovo direttore, dott.ssa Paola Vidotto che spero di poterti presentare presto.

Sono certa che l'Accademia otterrà ulteriori prestigiosi risultati, grazie al lavoro del presidente Massolo, del direttore Vidotto e di tutti i collaboratori e colleghi con i quali ho condiviso questa bellissima avventura.

A te rivolgo un grande ringraziamento per l'appoggio e la stima che mi hai sempre dimostrato e che mi onora. All'amico Decio un enorme abbraccio, con la preghiera di riprenderti presto perché questo nostro mondo ha bisogno di te.

Daniela Fara

Daniela carissima , e ora che facciamo? La Vidotto conosce il pregresso ? La storia e le battaglie con le istituzioni ? Tanti auguri.

C EN TRO DEL MARE , DIDATTICA E RICERCA, UNIVERSITA', LE NOVITA' IN 9 RIGHE

5 percorsi di laurea triennale, otto magistrali, dottorati di ricerca, borse di studio, l'Università di Genova ha deciso di mettere il “ telegrafo “ a tutta forza.

Segnaliamo il corso Maritime science and techonology, (<https://corsi.unige.it/10948>) , offerto in lingua inglese , volto a formare tecnici nel settore marittimo, ufficiali a livello direttivo. Due curricula: conduzione nave (ufficiale

di navigazione) e Engineer and Elecro-Technical impianti di bordo per ruoli tecnici o di macchina.

DA GIANNA CAMALICH UN APPELLO

Nel frattempo grazie per le informazioni in merito al corso di laurea, si supponeva sarebbe andata a finire così, ma non avevo ancora avuto la notizia ufficiale.

Da quel poco che ho letto, grazie al tuo link, mi sembra un corso ben strutturato e , se non ho capito male, in lingua inglese !

Mi rammarico solo del fatto che sia uscito solo ora e non 4 anni fa, quando mio figlio si è diplomato.....

Chissà se è possibile farsi riconoscere dei crediti in virtù del titolo professionale marittimo e trovare una scorciatoia per accedere trasversalmente e riuscire a conseguire comunque la laurea?!?

La Paola Vidotto collaborava con il Nautico quando mio figlio si è diplomato e in quell'anno aveva tenuto un corso sulla comunicazione con relazione finale di un libro scritto da tutti i ragazzi.

Anche mio figlio aveva partecipato a quel corso. La Vidotto è un'ottima persona . Un saluto a Daniela Fara e tanti auguri.

Gianna Camalich

ATTUALITA' AL TRAINO

“Ship Recycling. Aspetti normativi, contrattuali e pratici”
di Stefano Briata

Il Genoa Shipping Week, tra eventi mondani, sportivi, visite a navi e strutture portuali, è anche costituito da convegni. Interessante, direi moltissimo, è stato il convegno del 25 giugno 2019, svoltosi sulla Fregata Carlo Bergamini, attraccata a Ponte Doria. Il convegno, intitolato “Ship Recycling. Aspetti normativi, contrattuali e pratici”, organizzato dallo studio legale marittimo e commerciale Siccardi Bregante & C, in collaborazione con TTM, è stato dedicato alle demolizioni navali, che a livello internazionale pone problemi giuridici, pratici, ambientali e di sicurezza. Un ringraziamento va alla Marina Militare e all'Equipaggio per l'accoglienza e ospitalità.

Il convegno si è aperto con i saluti dell’Amm. Nicola Carlone, Comandante del Porto di Genova.

Entrando nel vivo, la prima parte del convegno è dedicata a “La disciplina europea del cosiddetto ‘Riciclaggio’ di navi: quadro generale e obiettivi di tutela ambientale”, moderato dall’Avv. Francesco Siccardi (Studio Siccardi Bregante & C), avente come primo relatore il Prof. Avv. Lorenzo Schiano di Pepe (Università di Genova, Dipartimento di Giurisprudenza). Egli ha fatto una panoramica su come si è arrivati alle normative europee, poi recepite dalle leggi nazionali degli stati membri, in merito alla demolizione e sue norme di tutela ambientale e di sicurezza del lavoratore, ricordando le convenzioni di Londra del 1972 e quella di Hong-Kong del 2009.

Il Capitano di Vascello Alberto Bottarel (Capitaneria di Porto di Genova) si è soffermato su “Istruzioni operative per le navi battenti bandiera italiana”, spiegando e descrivendo brevemente quali sono i passaggi burocratici per il rilascio delle autorizzazioni alla navigazione a seconda delle situazioni del natante durante la sua vita in navigazione, o in vista della sua demolizione.

L’Ing. Enrico Maggiani (RINA), in “Inventory of Hazardous Materials (IHM): preparazione e mantenimento durante la vita operativa della nave”, ha descritto come il Registro Navale prepara i documenti della nave sin dall’inizio della sua navigazione, e di come conduce i controlli durante la vita della nave stessa, fino alla sua demolizione.

L’Avv. Corrado Bregante (Studio Siccardi Bregante & C) in “Aspetti contrattuali dello ship recycling”, ha spiegato quanto sia importante l’aspetto legale quando si avvia la nave alla demolizione tra normative nazionali e internazionali, e di come lavorano gli studi legali nella preparazione e redazione dei contratti tra demolitore e armatore per la demolizione della nave.

L’Ing. Valerio Mulas (Officine Meccaniche Navali e Fonderie San Giorgio del Porto) ha affrontato il relativo tema dedicato a “Il riciclaggio della Costa Concordia: un modello di sostenibilità ambientale”: egli ha descritto per sommi capi, in modo molto interessante, la demolizione della nave naufragata all’Isola del Giglio. Come ricordiamo, dall’isola fu portata al Porto di Voltri-Prà, dove è stata alleggerita degli arredi interni, dopodiché è stata trasferita al

bacino di carenaggio di Genova, dove hanno eliminato i rifiuti non riciclabili come cibo, dotazioni di sicurezza, di segnalazione, parti elettriche, materiali vetrosi, vari tipi di oli minerali, e si è proceduto allo smontaggio di quasi tutti i ponti, i cui metalli ferrosi sono stati riciclati; infine, è stata portata al bacino n. 4, senza pontoni, perché in grado di galleggiare da sola, per essere smontata definitivamente. Qui, ci siamo trovati di fronte ad una demolizione completa, sostenibile a livello ambientale e di sicurezza, eseguita per la prima volta a livello mondiale, e non come avviene per la maggior parte dei casi nella baia di Alang, tra India e Pakistan, con conseguenze ambientali e di sicurezza che conosciamo bene. I cassoni che tenevano a galla il relitto erano trenta, 15 per lato, ne sono rimasti 12. <<Per alcuni stiamo cercando altre locazioni. Una delle possibilità è l'ampliamento di Porto Lotti a La Spezia. Ce ne hanno chiesti quattro, bisogna capire se otterranno tutte le autorizzazioni. Se c'è una possibilità di riutilizzarli ben venga>>.

Dopo la pausa caffè, il convegno è proseguito con la tavola rotonda moderata da Angelo Marletta, di TTM, i cui partecipanti sono stati il Prof. Gian Enzo Duci (Federagenti), l'Ing. Ferdinando Garré (Officine Meccaniche Navali e Fonderie San Giorgio del Porto), l'Ing. Fabio Faraone (Confitarma), il Dott. Matteo Catani (Assarmatori), l'Avv. Jamie Wallace (The Standard Club UK Ltd.), e il Capitano di Fregata Luigi Umberto Matarante (Stato Maggiore della Marina). In questa tavola rotonda soffermiamoci su due interventi interessanti: quello di Ferdinando Garré e di Gian Enzo Duci.

Ferdinando Garré, l'ad di Fonderia San Giorgio del Porto, ha spiegato la questione di Piombino e della posizione della Turchia nell'ambito dei demolitori europei. Ecco cosa ha detto su Piombino: <<Ci sono voluti tre anni per ottenere tutte le autorizzazioni, ma entro lunedì prossimo (1° luglio 2019, ndr) inizieremo i lavori per l'allestimento del cantiere di Piombino (PIM, Piombino Industrie Marittime, società fra Fonderia San Giorgio del Porto e Gruppo Neri, ndr) nato proprio per le attività di demolizione navale ecocompatibile, lo ship recycling>>.

Inoltre ha spiegato che la Fonderia San Giorgio del Porto, che ha effettuato la demolizione della Costa Concordia come detto sopra, è l'unico cantiere navale italiano iscritto nell'albo dei demolitori italiani, e annuncia che <<entro due o tre mesi, ragionevolmente ai primi di settembre, dovremmo essere pronti a iniziare l'attività>>. Il primo

lavoro sarà quello di demolire i cassoni rimasti della Costa Concordia: <<Abbiamo ancora 12 cassoni della Concordia pronti per essere demoliti e abbiamo altre attività non solo di demolizione ma costruzioni di scafi ad esempio. Stiamo iniziando>>.

Turchia, un caso singolare. Ecco cosa ha detto Garré: <<È singolare che i cantieri della Turchia siano stati inseriti nell'albo europeo dei cantieri di demolizione navale. Sono riusciti a iscriversi prima di noi>>. <<Costa Concordia è stata il primo esempio di ship recycling seguendo le normative europee con il massimo di quella che poteva essere la tecnologia per evitare problemi ambientali e di sicurezza – spiega –. Purtroppo al momento il mercato italiano è abbastanza fermo perché i costi per questa attività sono molto diversi da quelli di altri paesi vicini, come la Turchia, per tanti motivi: dal costo del lavoro all'attenzione più profonda in Italia per gli aspetti ambientali. Noi comunque andiamo avanti, anche se è un percorso difficile finché sarà legato ai costi. Molto dipenderà invece dalle policy aziendali degli armatori di demolire rispettando l'ambiente>>. Oggi gli iscritti al registro dei demolitori europei sono una ventina, ma il 95% dei siti di demolizione si trova in paesi extraeuropei, dall'India alla Cina.

Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti dice che <<In assenza di una normativa mondiale che riguardi tutte le bandiere, il rischio è che le iniziative pro ambiente nella demolizione delle navi siano trasformate in fattori di competizione fra bandiere e armatori, cioè potrebbero fare spostare navi da una bandiera all'altra per poter effettuare lo smaltimento a costi inferiori>>. Il nodo è che le norme per la demolizione ecocompatibile e sicura delle navi in accordo con la convenzione di Hong-Kong del 2009 e l'European ship recycling regulation del 2013 entrata in vigore dall'inizio del 2019 è positiva ma presuppone costi elevati per l'armatore che batte bandiera europea, mentre per gli altri non è obbligatoria. <<Nel momento in cui la bandiera europea deve necessariamente rispondere ad un regolamento che riprende le regole di Hong-Kong, deve sostenere costi più alti, e questo non può non impattare sulla competitività. La soluzione? <<Il mercato lo crei rendendo obbligatorie le regole di smantellamento a livello mondiale oppure la convenienza ad applicarle c'è solo se diventa un aspetto di buona reputazione dell'armatore>>, aggiunge Duci.

SMART PORT & LOGISTICS

Fabrizio VETTOSI

Il 28 giugno, nel corso della sessione “SMART PORT & LOGISTICS”, organizzata nell’ambito della Port&ShippingTech a Genova, Fabrizio Vettosi, Consigliere Confitarma, ha evidenziato che i Porti-Terminals hanno caratteristiche diverse a seconda delle diverse funzioni e che occorre distinguere tra automazione (tipica dei terminals container ad alta standardizzazione) e Smart port (comune a tutti e tendente verso l’innovazione per rendere il ciclo-nave più efficiente). Esiste poi l’infrastruttura soft, ovvero la governance ed i processi burocratici, oltre che lo sviluppo dei “green port”.

“Tutto ciò richiede uno sforzo ed un’integrazione da parte delle autorità preposte - ha affermato Fabrizio Vettosi - oltre alla componente dei servizi tecnico-nautici, oggi più che mai oggetto di attenzione e revisione e su cui il dibattito è vivo”.

Questo complesso sistema rende l’infrastruttura portuale una delle più complesse, e l’insieme delle componenti genera il costo totale e la relativa competitività dei porti.

Una nuova figura professionale

“Tecnico superiore per la produzione e manutenzione di mezzi di trasporto e/o relative infrastrutture”

Fincantieri

Nell’ambito dell’accordo tra Fincantieri, Regione Liguria e le organizzazioni sindacali Cgil, Cisl e Uil firmato lo scorso anno e volto a realizzare una serie di iniziative finalizzate a favorire i processi di collocazione lavorativa, si allarga ora l’offerta di corsi ITS per il prossimo autunno: partirà infatti in Liguria, presso l’Accademia della Marina mercantile, un nuovo percorso per venire incontro alle esigenze occupazionali del settore della cantieristica.

La giunta regionale ha approvato, su proposta dell’assessore Cavo, la programmazione del corso “Tecnico superiore per la produzione e manutenzione di mezzi di trasporto e/o relative infrastrutture”, nato

sulla spinta propositiva di Fincantieri con il coordinamento dell'assessorato regionale alla formazione.

Si tratta di un corso ITS, ovvero di un corso di specializzazione post diploma. “ La richiesta è stata formulata da Fincantieri che ha sottolineato apertamente l'esigenza di attivare i corsi per formare questa figura specifica. Un'esigenza rilanciata anche da altre aziende del settore che hanno evidenziato la stessa urgenza: il corso prevede infatti un partenariato operativo con Fincantieri, San Giorgio al Porto, Amico e Co Srl, T. Mariotti S.p.a. e Tecnomarine, aziende che hanno manifestato la forte necessità di reperire questa figura professionale e hanno prospettato una previsione di assunzione come minimo del 70% degli allievi, senza escludere la possibilità di arrivare alla piena occupazione.

DECALOGO PER SBLOCCAMARE

Mario MATTIOLI

Il 14 giugno, a Portonovo, Mario Mattioli, presidente di Confitarma, è intervenuto all'Assemblea Generale di Federagenti, incentrata sull'esigenza di “sbloccare” il comparto marittimo-portuale con azioni che incidano sulla burocrazia.

Mario Mattioli nel commentare il “Decalogo per lo Sbloccamare”, presentato da Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti, ha affermato che “Certamente vi sono molti punti condivisibili ma, di fatto esistono tanti decaloghi fatti negli anni in tema di sburocratizzazione, a cominciare dalla grande mole di documentazione in materia prodotta da Confitarma”.

Il futuro della marittimità italiana: ministero o sottosegretariato come in Francia e UK

MARGELLETTI, URSO, LUCA SISTO, MARIANI

Il futuro della marittimità italiana: l'11 giugno a Roma, si è tenuto il Forum organizzato da CESI-Centro Studi Internazionali in collaborazione con ANSA, da cui è emersa l'esigenza che il mare

diventi una priorità per l'Italia e gli si dedichi adeguata attenzione con un ministero o un Segretariato apposito come accaduto in altri Paesi. Coordinati da Insieme ad Andrea Margelletti, Presidente Cesi, e al Sen. Adolfo Urso, vicepresidente del Copasir, sono intervenuti Luca Sisto, Dir. Gen. Confitarma, Amm. Pier Federico Bisconti, capo del 3/o reparto, Stato Maggiore della Marina Militare, Luigi Giannini, Presidente Federpesca, e Francesco Mariani, Segr. Gen. Assoport. Luca Sisto ha ricordato che "l'industria marittima dà al Paese 470mila occupati ed una ricchezza parial 2% del Pil. Serve la costituzione di un Ministero del mare, o di un Dipartimento: gli interessi in gioco non possono essere rappresentati dalla sola Direzione del mare all'interno del Mit". I lanci Ansa sul forum sono disponibili nella sezione Rassegna stampa del sito www.confitarma.it.

IV Convegno sul Lavoro Marittimo a Procida

LUCA SISTO

“L’unica strada per far crescere l’occupazione marittima italiana è elevare il suo livello di qualificazione e specializzazione affinché i nostri marittimi possiedano le competenze richieste dal mercato del lavoro nazionale e internazionale”. Questa la conclusione dell’intervento di Luca Sisto, Direttore generale di Confitarma al Convegno organizzato a Procida dall’Associazione Nazionale Lavoro Marittimo – ALAMARI dedicato al tema delle nuove figure professionali marittime, ai programmi scolastici da ammodernare, all’innovazione e alla formazione. Una formazione rispondente alla costante evoluzione tecnologica e operativa delle navi, unitamente agli interventi di ammodernamento della normativa superata e all’attuazione della fondamentale riforma del collocamento della gente di mare, che attende da troppo tempo di essere compiuta, possono certamente avere effetti molto positivi sull’occupazione dei marittimi italiani e, quindi, dare ulteriori opportunità di carriera marittima alle nuove generazioni. Il comunicato stampa completo è disponibile nel sito www.confitarma.it.

Fattori competitivi nell'armamento

Mario MATTIOLI

"In Italia è sempre più difficile attrarre investimenti esteri a causa soprattutto di costi burocratici elevatissimi". Mario Mattioli, presidente Confitarma, durante la sessione Fattori competitivi 2.0 organizzata nell'ambito della Port&ShippingTech a Genova il 27 giugno, ha ribadito le difficoltà determinate da un sistema burocratico obsoleto e legato da norme e regole ormai troppo vecchie. "A questo si aggiunge la contrapposizione tra pubblico e privato che anziché rafforzare indebolisce il sistema".

In proposito il presidente Mattioli ha portato l'esempio delle rappresentanze del cluster marittimo portuale ridotte ad un ruolo meramente consultivo all'interno degli organismi di partenariato presso le Autorità di sistema portuale.

"Se privati e Amministrazione collaborano è più facile prevenire i problemi anziché essere costretti a curarli".

.Genova, 27 giugno 2019 Contatti: Noli Mazza: Tel: 06-674.81.249 - Cell: 335-79.88.674

e-mail: noli.mazza@confitarma.it

Vademecum per la sicurezza informatica

Valeria Novella

Il 26 giugno, nel corso della sessione Maritime Security, organizzata nell'ambito della Port & Shipping Tech a Genova, Valeria Novella, Vicepresidente della Commissione Navigazione Oceanica di Confitarma, ha illustrato il "Vademecum per la Sicurezza Informatica (Cyber Security) a bordo delle Navi mercantili nazionali", realizzato nel maggio 2018 dal gruppo di lavoro "Operatività nave" della Confederazione e da lei stessa presieduto.

"In attesa di una normativa o, almeno di linee guida comuni di riferimento anche a livello

istituzionale – ha affermato Valeria Novella – abbiamo ritenuto opportuno dare alle nostre aziende il maggior numero di informazioni possibili circa i concreti pericoli connessi ad intromissioni accidentali ed intenzionali nei sistemi informatici, specie in quelli di bordo”.

Il Vademecum contiene una raccolta di suggerimenti, informazioni, indicazioni tecniche e precauzionali su come gestire la sicurezza informatica a bordo delle navi mercantili che possano, in qualche modo, essere utili per prevenire e mitigare i rischi e le minacce di attacchi informatici a cui il mondo dello shipping può essere sottoposto.

Per la realizzazione del Vademecum sono stati presi in esame documenti e pubblicazioni internazionali sul tema della Cyber Security nel campo marittimo, in particolare, documenti già predisposti in materia dal governo britannico e dalle principali organizzazioni internazionali di riferimento (in primo luogo BIMCO, oltre a CLIA, ICS, INTERCARGO, INTERTANKO, OCIMF e IUMI).

Le navigazioni di Silvestro Sannino

LA QUESTIONE OMERICA E ULISSE NEL BALTICO

La mitologia , una invenzione per aggrapparsi a simboli e dei di culto.oggi sostituiti da altri figure e da altre storie?

Il nostro illustre collaboratore , autore di una monumentae Storia della Navigazione (pubblicata anche iin edizione più breve, 2017) , di Dante e la navigazione , 2012, (bisogna leggere la Commedia per avere chiaro il quadro geografico mitologico culturale), “tirato per la giacc ha voluto comunque generosamente fare una breve lezione sulla questione Omerica e la sua genesi letteraria e geografica. (DL)

Caro Decio,

A pag.166 del primo volume del mio libro di Storia della Navigazione sono riportati i versi in cui Nestore racconta a Telemaco il ritorno da

Troia. Sono citati Lesbo, Chio, Psiria, il Mimante, l'Eubea località della Grecia ben note (Od.III, 168-177).

Capo Malea era famoso perchè nel doppiarlo si passava dal ridosso del Peloponneso al ponente aperto; riportarlo nel Baltico non avrebbe senso.

Plutarco dice che Ogigia si trova a 5 giornate di navigazione a ponente della Britannia. Egli non è un geografo e la sua affermazione è falsa. A ponente della Britannia vi era l'Irlanda! In ogni caso le isole Far Oer si trovano a nord della Scozia e non a ponente della Britannia. Dire che Ulisse fece una rotta verso est è affermazione superficiale se non si dimostra. Dico questo perchè nella poesia di Omero ed in generale nella grande poesia, i riferimenti nautici non si possono immaginare né inventare. Vi è anche da notare che altri luoghi (le Sirene, Scilla e Cariddi, la terra di Circe, la terra dei Feaci ecc.) sono collocati da altri autori antichi, da tutti gli autori antichi, nel Mediterraneo, senza alcuna incertezza. Il resto sono favole.

Penso che basti così Un abbraccio

Silvestro

Il mistero Omero e il furbo Odisseo, incertezze senza soluzioni

E' una "vexato quaestio" la cui soluzione non può che rimanere nebulosa. Basta leggere al riguardo la Treccani e considerare l'immensa bibliografia relativa. Talvolta ne ho parlato con docenti di materie letterarie classiche nei licei ed altri esperti, e l'incertezza sembra senza soluzioni. D'altra parte non sapremo mai chi ha inventato la "ruota", forse l'innovazione più straordinaria di ogni tempo. Rimane però il giudizio di Leopardi e di altri grandi che "dopo Omero la poesia non ha prodotto niente di nuovo". Anche se ripete 27 volte il verso "l'aurora dalle dita rosate" e più volte anche quello che ho richiamato "di là navigammo avanti sconvolti nel cuore" (Invito alla poesia del mare n.d.r.) Omero tocca tutti i tasti dell'"umano sentire" e la sua è una testimonianza, per fortuna scritta, di una cultura diffusa e sentita in quella società ma trasferibile, mutatis mutandis, anche nella nostra. Noi non bruceremo mai i poemi omerici perché Ulisse si vanta più volte di aver ingannato o di aver menato stragi e raziato i popoli che visitava; ma questo non significa che oggi

sposiamo quella morale. D'altra parte l'uomo moderno, appena un secolo fa, in due guerre mondiali ha provocato la morte violenta di alcuni milioni di persone (nella prima) e di alcune decine di milioni di persone nella seconda. Ma anche questo fa parte della nostra Storia, è parto della nostra "Cultura" e non è che possiamo eliminarlo, dobbiamo solo cercare di capire meglio come sono andate le cose in modo da incoraggiare "pratiche" meno pericolose e funeste. Per quanto riguarda Omero nel Baltico, pur non avendo letto il libro di Felice Vinci ma dalle cose che hai richiamato, non mi sembra proprio di poter aderire alla ipotesi fatta. Che la geografia di Omero sia una geografia prescientifica, verosimile ma incerta, era ben noto agli antichi. Apollonio Rodio, poeta ellenistico con visione razionale del mondo, nelle sue Argonautiche, in cui si professa "allievo di Omero" ma tratta argomenti affini in maniera assai più sintetica, non ci prospetta una geografia del suo tempo ma quella arcaica dei tempi degli Argonauti, anteriori almeno di una generazione all'epopea omerica. Egli dunque fa navigare gli Argonauti anche sull'Istro (Danubio), cosa reale ai suoi tempi, ma poi li fa passare da questo al mare Adriatico, cosa non realistica, anzi impossibile. Ma lo richiede la sua poesia, la grande poesia, che non può essere condizionata da vincoli materiali in assoluto.

Alcune spiegazioni scientifiche

Dunque sarebbero i versi che hai citato "Amici qua non sappiamo... (Od., X, 191/192) che Ulisse rivolge ai compagni presso la dimora di Circe a dimostrare che si trova nel Baltico. E per quale ragione? E per quale fatto geografico non sanno dove il sole tramonta o dove sorge? Se si intende che alle alte latitudini (55°- 60°) del Baltico non si sanno orientare è un errore storico e cosmografico. Storico perché l'orientamento si faceva con le Orse e non con il sole come Omero ricorda più volte riportando pratiche dei Fenici e dei Greci stessi. Infatti quando Ulisse lascia l'isola di Ogigia, che sta lontano sul mare, con la sua schiava naviga riferendosi all'Orsa Maggiore (Od. V, 270-278), la sola che non tramonta mai. La rotta che segue, indicata da Calipso, doveva portarlo a Itaca. Dalla descrizione di Omero essa risulta intorno agli 80° ed il viaggio dura 17 giorni prima che Nettuno scateni la gran tempesta che lo conduce, naufrago, presso la terra dei

Feaci. Una tale rotta è compatibile con la geografia del Mediterraneo ed i Feaci, popolo di misteriosi navigatori, devono trovarsi tra Ogigia e Itaca. Ma poi, volendo, anche a latitudini alte ci si può orientare col sole. E nel passo citato il sole sorge e tramonta. Ed allora? Circe si trova più a nord dei Lestrigoni e perché?

Ma per navigare nel Baltico per dove sono passati? Dopo la presa di Troia Ulisse visita i Ciconi, popolo della Tracia, di fronte a Troia nel mare Egeo, da dove scappano subito e dopo soli tre giorni passano al Capo Malea. Sono quindi sempre nell'Egeo. I venti e le correnti li spingono in tempesta per 9 giorni verso i Lotofagi, i mangiatori di loto, e da qui subito ai vicini Ciclopi (Polifemo) con coste alte che non esistono nel Baltico. Poi in Eolia ospiti di Eolo per un mese e di qui in 9 giorni sono in vista di Itaca, a casa in Grecia! Poi i compagni di Ulisse aprono l'otre dei venti e sono risospinti da Eolo in 6 giorni (l'Italia meridionale è il luogo più verosimile per tutta una serie di motivi, storici e geometrici e poetici). Da qui navigano 6 giorni e sono ai Lestrigoni (Come si fa in sei giorni a passare dalla Sicilia al Baltico?). Il pastore di Telepilo che rientra con le pecore ed incontra il pastore che esce (Od. X, 80-86) è un riferimento caro agli antichi, molto sensibili alle zone dei climi (latitudini) con diverse durate della giornata. Essi estrapolavano racconti di marinai che si spostavano in latitudine ed osservavano variazioni di fenomenologia cosmografica; e i racconti dei marinai in quel di Mileto (Ionia) diedero lo spunto ai primi filosofi a partire da Talete la cui madre era Fenicia.

Peraltra la perdita di orientamento non emerge solo in Omero. Anche gli Argonauti quando ormai sono nel mare di Creta e quindi vicino alla propria casa, si smarriscono, non sanno più dove sono e dove vanno (Apollonio Rodio, Argonautiche, IV, 1695-1701). E' un topos tipico dell'epica. Ma è un topos dei marinai di ogni tempo. George Anson, nel suo giro del mondo, deve atterrare alle isole Fernandez ma non sa se esse sono a est o a ovest della propria posizione. Dirige a est e si sbaglia perché va verso il Cile. Deve poi invertire la rotta per trovare l'isola su cui sbarcare i malati di scorbuto. Nella fattispecie Anson, grande navigatore, si comporta da navigatore sprovvisto ma l'episodio viene richiamato dalla giornalista e scrittrice Dava Sobel per costruire ad arte il suo romanzo sulla longitudine che ha molto successo. Tema: il successo è indice di?

APPENDICE

Per rispondere in modo più preciso al tuo quesito ho dato un'occhiata a "volo di uccello" dalla quale emerge che nel libro citato non solo Omero ma tutta la Grecia antica viene collocata nei mari del nord; gli argomenti a sostegno di tale tesi mi sembrano più incerti della stessa questione omerica e si rivelano incompatibili per tutta una serie di motivi. Mi astengo dall'entrare nel merito ma voglio segnalare alcune critiche ben argomentate che sono reperibili in internet . Tra queste vale la pena considerare il breve saggio di Piero Fiorili "Contro l'ipotesi baltica – alcune note su Omero nel Baltico" e l'altra del Prof. Daniele Ventre "La pseudo omerologia; spazzatura pseudo storica". In sintesi la citata teoria riesce a creare molti più problemi di quanti ne risolva. Non è con un'affermazione di Plutarco o con l'estrapolare qualche frase ad effetto che si può spostare con una certa disinvoltura la Grecia e tutte le sue città ed il Mediterraneo nel Baltico e nel Nord Atlantico. Strabone dava del bugiardo a Pitea che diceva di aver navigato fino a Tule (Islanda) e lo stesso affermava che "Si troveranno i luoghi delle peregrinazioni di Odisseo quando si troverà il ciabattino che ha cucito l'otre dei venti". Un fatto si deve notare: il libro in questione ha riscosso notevole successo ed è stato tradotto in molte lingue. Non so quante persone, a parte le esperienze scolastiche, abbiano letto i poemi omerici in modo non episodico, non parziale e non superficiale. Nel caso de quo sembra che una moltitudine immensa sia addentro alle cose omeriche, almeno da quanto circola sui "social networks" ,ma il tenore dei loro discorsi... beh, lasciamo perdere!

Si dirà, ma il libro è stato presentato da Rosa Calzecchi Onesti, la nota traduttrice dei poemi omerici (e della Eneide). I miei amici cattedratici apprezzano le sue traduzioni (ma in giro ve ne sono molte altre degne di plausi) per l'aderenza al testo originale; e tuttavia la Rosa chiama zattera la imbarcazione che Odisseo si costruisce in Ogigia laddove Omero dice che non sta costruendo una zattera! Fate vobis.

Per passare dall'incerto al plausibile ironico penso che se l'autore del libro di cui si parla, che ha profuso tante energie per ingarbugliare una storia, incerta sì ma piena di fantasia poetica, avesse cercato di capire, spiegare e misurare quanto alto era il letto di Circe o quanta

profonda fosse la caverna di Calipso avrebbe risolto un problema ancora insoluto e avrebbe così reso un prezioso servizio a tutti.

Silvestro Sannino

60° anniversario Istituto Italiano di Navigazione **Importante riconoscimento a Salvatore Scotto di Santillo**

Il 29 maggio a Roma presso il Circolo Ufficiali Marina “Caio Duilio”, l’Istituto Italiano della Navigazione ha celebrato i 60 anni dalla sua istituzione , una targa al decano dell’Istituto,

Salvatore Scotto di Santillo per i suoi 90 anni vissuti sul mare e per il mare, alla presenza di numerosi esponenti del mondo delle istituzioni, delle università e degli ITS, e degli operatori

del settore della navigazione terrestre, marittima, aerea e spaziale. La Presidente Palmira Petrocelli, ha ricordato che l’IIN, istituito nel maggio del 1959, è stato riconosciuto come ente con personalità giuridica con DPR del 12 ottobre 1964. Nel corso della cerimonia l’attrice Ornella Giusto ha letto alcuni brani e poesie legate al mare ed è stata consegnata una targa al decano dell’Istituto,

Salvatore Scotto di Santillo per i suoi 90 anni vissuti sul mare e per il mare.

Caro Salvatore ho letto del riconoscimento ricevuto da IIN cui ero iscritto anch'io tanti anni fa, ma il tuo è fantastico, complimenti grandissimo navigatore, storico e poeta.

Un abbraccio

Decio

Caro Direttore, sempre grazie per le tue attenzioni nei miei confronti. Ti comunico altresì che il 27 dicembre 2018 il Presidente della Repubblica mi ha concesso l'onorificenza di Grande Ufficiale al merito della Repubblica. Dedico queste onorificenze ai marinai italiani caduti in mare, civili e militari di tutti i tempi, e alla mia famiglia che mi ha sempre lasciato libero di coltivare il mio amore per il mare.

Con affetto
Salvatore

La lettera del giornalista del Sole24Ore , Raoul de Forcade (a Tobia Costagliola)

Grazie Decio per la segnalazione!!! Ho fatto una verifica e ho scoperto che l'ultimo numero di DL News era finito nello spam; per questo non avevo visto il lusinghiero commento di Tobia Costagliola al libro del Sole. Mi fa veramente piacere che abbiate apprezzato la pubblicazione, il cui scopo era appunto quello di divulgare, in modo semplice ma preciso e possibilmente esaustivo, in cosa consista e quanto pesi l'economia del mare per il nostro Paese. E' una grande soddisfazione, per me, rilevare che due esperti come voi abbiano ritenuto di dare un giudizio così positivo sul nostro libro. Girerò senz'altro al direttore Tamburini, al vicedirettore Orioli e ai colleghi che con me hanno affrontato questa piccola fatica il numero 19 di DL News!!!

Grazie ancora e un abbraccio.

Raoul de Forcade

Giornali e giornalisti dello shipping

Caro Decio,

spero che tu stia bene e che tutto proceda per il meglio.

Ti ringrazio per il tuo messaggio e ho apprezzato anche io, come te, la vicinanza di Vettosi, che continua a leggere le DLNews nonostante i suoi gravosi impegni.

Per quanto concerne la nota di Fabrizio sul compendio dell'Economia del Mare che ringrazio per la sua attenzione ed i suoi commenti, devo aggiungere qualcosa a margine del mio testo su questo argomento.

Leggo, quando posso, quasi tutte le pubblicazioni della Federazione del Mare e, talvolta, anche quelle delle organizzazioni federate.

(quest'anno è stato celebrato il 25mo anno dalla fondazione). Non a caso ho riportato nel mio testo (DL NEWS 19) i enti ai cui studi e pubblicazioni il Sole24Ore ha attinto le informazioni riportate nel

compendio da me "decantato". Al primo posto c'è, appunto La Federazione del mare, Censis, Unioncamere, ecc. "economia del mare....

Un caro saluto.

Tobia Costagliola

L' Avaria Comune tra passato e presente

di Tobia Costagliola

La Memoria. E considerata oggi ' l'unica
promessa di permanenza a nostra disposizione, scrive
Paolo Mieli...La Memoria nelle DLNEWS/ Gli studi di
Francesco Siccardi nella disamina di Tobia Costagliola

Parlare del futuro o immaginare il futuro, alla mia età, non richiede grande abilità né eccessiva fantasia. Potrei effondere tutta la mia fantasia per anticipare il futuro, ma sarei sconfessato, di volta in volta, dalla difforme realtà che si realizza a breve termine ricavandone la constatazione dell'eterna incapacità umana di anticipare il futuro. E, allora, alla luce di tale incapacità, visto che il vero futuro, pur se determinato dal mio presente, lo posso conoscere solo a posteriori, cioè a "cose fatte", mi piace, con la massima lucidità, ogni tanto, pur se ancorato al presente, pensare ed evocare il passato facendone memoria. E, oggi, lo faccio parafrasando lo storico Paolo Mieli: " LA MEMORIA è considerata oggi l'unica promessa di permanenza a nostra disposizione. È attraverso la memoria che cerchiamo di riconciliarci con il nostro passato, con il mondo che abbiamo perduto e con le tracce misteriose che conservano il segreto della nostra identità. Ed è la memoria che in un certo senso rende il presente presente a se

stesso» e ci permette di preparare l'avvenire. Siamo infatti costretti a confrontarci con la nostra incapacità di anticipare il futuro. Non siamo più in grado di distinguere con precisione quello che i nostri discendenti vorranno sapere di noi per poterci capire. Per questo motivo, conserviamo per i posteri, meticolosamente e in maniera un po' indifferenziata, tutte le tracce, tutti i segni materiali possibili che testimonieranno, per loro, quello che siamo stati. Ne derivano un effetto di accumulazione enorme, uno sforzo di ricostruzione documentaria e archivistica monumentale, alimentati dalla sensazione di perdita di un passato che fugge e dalla presunta imprevedibilità dell'avvenire. Dopodiché possiamo spiegare tutti i tentativi di memorizzazione febbrile che sviluppiamo oggi, l'ipertrofia degli strumenti e delle istituzioni della memoria: dai musei agli archivi, dalle biblioteche alle collezioni, dalle cronologie alle banche dati. Il presente diventa la nuova forma di intelligibilità di noi stessi: ci capiamo soltanto attraverso il presente ma un presente che diventa subito storico. [...] Ed è qui che la storia deve soccorrere la memoria. Ma perché la storia possa svolgere questa sua preziosa funzione, è necessario che la si sia studiata. A fondo”.

La Memoria nelle DLNEWS/ Gli studi di Francesco Siccardi

Nelle DLNews, abbiamo sempre coltivato questo pensiero della Memoria che si presenta per noi sempre accattivante, piacevole e invitante. Prendendo lo spunto da qualsiasi evento contingente, è stato sempre stimolante, per noi, guardare indietro e risalire “alla notte dei tempi” per scovare segni tangibili di temi attuali che erano già presenti nella vita dei nostri antenati. E, sempre divertendoci a mettere al centro dei nostri approfondimenti il mare con tutte le sue manifestazioni vitali per gli esseri umani, abbiamo affrontato e approfondito, molte volte, la storia “marittima” legata alla vita dell'uomo sul mare, con i suoi traffici primordiali, la sua evoluzione, la costante esigenza di mettere a frutto l'esperienza tracciando quei principi immutabili ed eterni che hanno contrassegnato la lenta, graduale evoluzione dei trasporti marittimi e delle regole che da sempre li hanno governati. Non a caso, partendo dal diffuso dispiacere per la “scomparsa” del titolo di Capitano di Lungo Corso, siamo risaliti, a ritroso nel tempo, fino alla figura del Magister , dello

Scrivano, del Mozzo. Abbiamo spolverato con entusiasmo quei testi classici che documentavano le origini del Diritto Marittimo, risalendo fino alle origini di quelle consuetudini e quegli ordinamenti da cui sono scaturite le cosiddette Leggi del Mare. E' stato per noi entusiasmante scoprire come già i popoli mesopotamici avevano ravvisato la necessità di regolamentare le attività correlate alla "nave", a partire dalla sua costruzione, il suo impiego (contratti di trasporto), l'arruolamento (forzato o volontario) del personale, responsabilità del "vettore", rapporti tra "armatore", "caricatore", "ricevitore", ecc. Nella nostra carrellata siamo risaliti al Codice di Hammurabi (Babilonia 1754 A.C.), Rodion Nauticos (Lex Rhodia) e a tutte le leggi marittime più note del Mediterraneo confluite poi nel Digesto di Giustiniano nel 533 d.c., gli Statuti Marittimi di Trani, Tavole Amalfitane e, via via, fino al consolato del Mare, Codice di Commercio, Codice della Navigazione, ecc. E avemmo anche l'opportunità di approfondire, se ben ricordate, la Lex Pontica con lo Jus Naufragii, la Lex Rhodia con la jactus mercium (Rhodia de jactu). La Lex Rhodia, menzionata dai giuristi classici e nel titolo (14,2) del Digesto di Giustiniano, era dedicata all'Avaria, in quasi tutti i dieci frammenti ritrovati e riferita al jactus mercium, in seguito a rischio di naufragio e di conseguenti problemi della ripartizione dei danni tra i diversi vectores. E cosa dire circa la composizione del carico trasportato in cui veniva annoverato anche lo schiavo per cui non ci si poneva alcun scrupolo nella decisione che , per la salvezza comune, era necessario sacrificarlo insieme a parte del carico che veniva semplicemente "gettata" in Mare ? Fu molto stimolante ed interessante scovare nei testi antichi la descrizione dettagliata del trasporto degli schiavi e, anche se già ne ho riportato i particolari non posso fare a meno di ricordare Cicerone che nel De officiis, riferendosi all'opera di Ecatone di Rodi, poneva cinicamente proprio la questione se fosse preferibile lanciare in mare uno schiavo di basso valore o un cavallo di gran pregio. Per fortuna, lo stesso Cicerone coglieva già la brutalità di pratiche siffatte e Giulio Paolo (IIIsec.d.c.) dichiarava per motivi umanitari che la perdita di uno schiavo per circostanze marine, sia che fosse stato lanciato in mare o morto per malattia nella nave o, addirittura, lanciatosi da sé stesso in mare, non avrebbe dato luogo a contribuzione .

Come il lettore avrà notato è bastato un piccolo accenno alla memoria per essere invogliato a tornare indietro con passione ed entusiasmo pronto ad immergermi ancora in quelle fonti inesauribili di storia vibrante e ancora attuale. Tutti argomenti già ampiamente trattati ma, ciò nonostante, ad ogni richiamo sarei pronto a riprendere, magari con ulteriori ricerche, tale appassionante materia.

L’Avaria Comune. Istituto plurisecolare con un unico criterio fondante : la solidarietà in mare.

Con mia somma gioia e sorpresa ho scoperto, durante il periodo pasquale, che il mio vecchio amico avv. Francesco Siccardi, ha scritto un libro dal titolo “ Avaria Comune e le regole di York e Anversa” edito da G.Giappichelli. Si tratta di un “tomo” di 605 pagine che ho “divorato” con passione e un po’ di nostalgia. Siccardi, sollevando quel “velo” costituito da molteplici pubblicazioni, saggi e aggiornamenti prodotti, seppur con autorevole competenza e puntualità, da emeriti avvocati/professori, “baroni” e custodi assoluti di certe materie “sacre”, ha avuto il coraggio e l’abilità di “aggiornare” e mettere un po’ d’ordine in tutta la letteratura prodotta sull’Avaria Comune, alla luce della più recente edizione delle Regole di York e Anversa (2016) e della dottrina e giurisprudenza nazionale ed internazionale. Dopo quanto scritto sulla Memoria e sulla Storia, mi compiaccio nel riportare alcune riflessioni dell’avv.Siccardi nella premessa al suo libro: “[...] La mia simpatia verso l’Istituto dell’Avaria Comune trova del resto ragione nel fatto che fra i tanti Istituti del Diritto Marittimo, essa ha il fascino della nobiltà di vecchia data ed è esemplificazione medesima di un principio che informa l’intera materia del diritto del mare; la solidarietà fra le genti, una virtù che oggi scarseggia. [...] La ragione della sua nascita e della sua longevità va ricercata, come è stato rilevato da chi ne ha autorevolmente scritto, da un lato, in esigenze connaturate ai traffici dell’antichità e dall’altro lato nella forza del principio che sta alla sua base : il suo fondamento etico. [...]” .

Inoltre, proprio lo scorso mese, è stato organizzato, a Genova, presso l’Archivio di Stato, il convegno “Condividere il rischio: le avarie marittime dal VI al XXI secolo”. Pensate : una materia ancora attuale

e dibattuta a 23 secoli dal Codice (la tavoletta) di Hammurabi (ndr). Il convegno è stato dedicato all'analisi dell'evoluzione storica delle avarie marittime comuni o generali (GA), ancora oggi uno strumento utilizzato al fine di ripartire proporzionalmente fra tutti i soggetti coinvolti (armatore, noleggiatore e proprietari del carico) i costi generati dal verificarsi di un evento calamitoso nel trasporto di merci via mare.

All'interno del progetto, Average-Transaction Costs and Risk Management during the First Globalization (Sixteenth-Eighteenth Centuries) - (ERC Consolidator Grant n. 724544), il convegno ha presentato i risultati preliminari sull'evoluzione di questo istituto nel corso dell'età medievale e moderna nei principali paesi europei e nel mondo islamico.

Siccardi, da semi pensionato, da me conosciuto sempre attivo, energico ed itinerante, ha fatto un lavoro "monumentale" in un campo in cui, tradizionalmente, primeggiavano gli autorevoli "storici marittimisti", liguri e non solo. Eravamo ormai abituati a sentir parlare e leggere opere, pareri, dissertazioni di questi personaggi considerati, con rispetto, "oracoli" ed autorevole riferimento nell'Istituto dell'Avaria, sia in Italia che all'estero. Il mondo gira, il tempo passa e corriamo il rischio di rimanere ancorati a riferimenti che, a pensarci bene, non dico sono un po' datati ma che andrebbero rivisti, rivisitati ed aggiornati in base all'evoluzione dello "shipping" e del Diritto, in genere, agli emendamenti di tante normative e in base alle esperienze sempre nuove e sempre più diverse e anche in base alla revisione delle Regole di York e Anversa che sono, ormai, da diversi lustri, il "faro" ed il riferimento internazionale nell'immenso mare del Diritto Marittimo e del Commercio.

Siccardi ha preso al volo questa opportunità ed ha coronato, felicemente, il suo lungo lavoro riscuotendo il meritato successo e l'approvazione, di tutti gli studiosi e di tutti "gli addetti ai lavori", non senza l'invidia e l'ostentata indifferenza da parte di qualche "saputone" che, magari, aveva pensato anche lui di fare un lavoro del genere...

Qualcuno potrà pensare: "ottimo Siccardi, benemerita l'organizzazione del Convegno sulle Avarie ed il progetto di documentazione storica a cui è legato ma...tu cosa c'entri con l'Istituto dell'Avaria e col Diritto Marittimo ? Quali sono le tue

competenze ? “. Non so se riuscirò a dare delle risposte esaurienti, ma ci proverò.

Innanzitutto, consideriamo gli obiettivi del foglio telematico DLNews, che, dalla sua prima edizione, si è sempre curato, tra l'altro, delle attività marittime e di tutti i suoi coinvolgimenti nella vita umana, sociale ed economica spesso rievocando, inevitabilmente, la lunga ed esaltante storia dello “shipping” e delle sue origini strettamente collegate alla nascita del Diritto Marittimo universale. Scrivere o mostrare interesse per certi argomenti è quindi insito nella “filosofia” di Decio Lucano. Personalmente, già nella mia veste di occasionale “relatore” ho apportato il mio contributo, anche se modesto ed insufficiente, come evidenziato dagli argomenti sopra accennati, ma dimostrando di seguire un percorso già tracciato fin dall'inizio, come “mission”.

Avvocati, assicuratori e non capitani ?

Ma c'è un'altra considerazione, molto personale, che non riguarda solo chi scrive ma che dovrebbe far riflettere tutta la categoria dei “Capitani” (come si potrebbe chiamarli diversamente?). Siamo sicuri che l'Istituto dell'Avaria Comune, sia per loro una cosa astratta o, meglio, sia una materia che riguarda solo gli avvocati o magari gli assicuratori e non i Capitani ? Mi risulta che l'Avaria Comune è ancora annoverata nei sempre mutanti programmi didattici degli ex Istituti nautici : non so fino a che punto quelle poche cognizioni riescano a restare impresse nelle conoscenze degli allievi. E' opinione diffusa, soprattutto da parte di una consistente rappresentanza del management armatoriale, che certe problematiche vengano direttamente affrontate e gestite dall'organizzazione a terra. Con i moderni sistemi di comunicazione, più che immediati, che consentono, insieme ad altre tecnologie, di seguire, in tempo reale, tutti gli eventi a bordo di una nave, si sta più sicuri prendendo le decisioni da terra: è sufficiente che il Comandante si limiti ad informare e attendere istruzioni. Purtroppo, in base a tali pratiche, potremmo assistere al naufragio della Amoco Cadiz, il comandante attendeva l'autorizzazione della Company per firmare “l'Open Form” o il Comandante Schettino che si fa dare dal suo DPA (Designed Person Ashore) l'ordine di abbandonare la nave....

Giusto per limitarci all’Avaria Comune è importante che i Capitani abbiano la consapevolezza che, indipendentemente dalle procedure aziendali, loro sono parte integrante di una Avaria Comune, anzi ne sono il fulcro e l’origine e gli attori principali, qualunque sia l’opinione del suo armatore o del suo avvocato che non può che intervenire “a posteriori” (qualcuno aggiunge: per riparare i danni causati dalle decisioni del Comandante....).

Il ruolo del Comandante nelle Avarie Comuni

Non voglio fare il professore ma mi corre l’obbligo di ricordare che cosa siano le Avarie Comuni : « sono le spese e i danni provocati da provvedimenti volontari presi dal comandante della nave per la salvezza comune (art. 469 CdN e regola A di York-Anversa). Essendo provocate per la salvezza comune, quindi, sia per il proprietario delle merci che per il proprietario della nave e l’armatore, i danni e le spese vanno ripartite tra tutti i soggetti interessati al buon esito del viaggio. Il codice della navigazione rileva, perciò, i requisiti affinché si possa individuare con maggiore chiarezza l’avaria comune: in prima specie, deve sussistere la volontarietà e la ragionevolezza della decisione presa dal comandante, secondo, deve esservi un grave pericolo per la nave e per il carico, e infine, dalla decisione deve sortire un risultato utile (cioè portare in salvo la spedizione) ».

Nonostante l’intenzionalità presupponga un fine, non è requisito dell’atto che la singola azione consegua il risultato prefisso.

Tuttavia, alla luce di quanto già sopra evidenziato che, attualmente, in epoca postmoderna, con lo sviluppo delle comunicazioni, l’Armatore può mantenersi in costante contatto con la nave e partecipare o interferire con le decisioni del Comandante, che non è più (se non in teoria) “maitre apres Dieux”, come dice Siccardi. Ci sono stati casi controversi in cui l’azione che diede causa a “domanda di contribuzione” non fu adottata dal Comandante, ma da altri e l’orientamento legale espresso fu che, nella misura in cui l’azione sia rivolta alla “common safety”, non è necessario che sia adottata dal o sotto l’autorità del Comandante. Siccardi , a questo punto, si pone due quesiti: può la decisione di compiere l’atto pervenire dall’Armatore, anziché dal Comandante? È atto intenzionale quello con il quale, sia pur scientemente, il Comandante obbedisce ad un ordine di una Autorità o di terzi estranei alla spedizione ?

Per quanto riguarda il primo quesito l'avv. Siccardi precisa che “ oggi è molto raro che in caso di pericolo, specie se grave, il Comandante non si consulti con gli uffici di terra o con terzi (Soc.di Classe o Manager Tecnico). In questi casi, e fatta salva l'ipotesi che per assumere decisioni si attenda di fare verifiche, l'Armatore prende la decisione, ma, a ben vedere, raramente Egli non lascia al Comandante (anche a scampo delle proprie responsabilità) l'ultima parola, sicché l'intenzionalità si manifesta nell'adesione del Comandante alle “proposte” di terra. Di fronte a questo quadro sarebbe stato illogico mantenere una posizione di chiusura e la giurisprudenza ne ha preso atto. E' stato peraltro rilevato come il riferimento alla figura del Comandante come solo soggetto legittimato ad assumere la decisione e porre in atto il sacrificio o la spesa non è un retaggio di una visione superata dai tempi: lo dimostra il fatto che anche in legislazioni contemporanee si dispone che spetti solo al Comandante l'autorità in parola, sebbene si ritenga poi che tale scelta abbia a motivazione quella di evitare che altri membri dell'equipaggio o partecipi alla spedizione si arroghino il relativo diritto più che per escludere interferenze esterne. In linea generale , dunque, sembra corretto affermare che avuto riguardo all'evoluzione nel campo tecnologico e delle comunicazioni, che oggi consente un contatto continuo fra la nave e l'organizzazione di terra e che ”legittima” l'armatore ad intervenire nelle decisioni relative alla sicurezza della spedizione, ciò che conta è assai più l'azione intrapresa e lo scopo perseguito che non il soggetto che l'ha decisa.

Per quanto concerne il secondo quesito, l'intervento di Autorità, specie nel contesto di minaccia di danno ambientale, infatti, non è necessariamente volto a preservare i beni della spedizione, ma a contenere i danni all'ambiente. Si ritiene tuttavia che se le decisioni assunte hanno altresì, sia pur di riflesso, scopo ed esito coerente con le finalità della Regola A, sembrerebbe illogico negare l'ammissione dei sacrifici o delle spese in Avaria Comune (Cfr.F.Siccardi).

Conclusioni

Forse mi sono dilungato eccessivamente sull'argomento, ma devo necessariamente dichiarare che, come “capitano” e per le funzioni da me svolte nelle organizzazioni armatoriali e di “management” non mi sento per niente estraneo ed indifferente a questa materia. Con

coinvolgimenti e ruoli diversi mi sono spesso occupato di Avarie (di ogni tipo) e quante volte ho incontrato sulla mia strada l'avv. Siccardi e altri simpatici colleghi, sia italiani che Britannici ! E, ora, , come avrei potuto restare indifferente alle “novità” sulle Avarie ? E come si può non essere portati a “ricordare”? Ma il mio interesse per la Memoria vuole anche essere un umile monito per i giovani : non sottovalutate mai determinati avvenimenti ed i loro coinvolgimenti di natura legale, tecnica e commerciale, pensando semplicemente che non è vostra materia. Sarebbe un grosso errore.

Il sottoscritto è sempre rifuggito da questa idea ed ha sempre colto ogni incidente, ogni avvenimento particolare come occasione di crescita e di conoscenza. Mi chiedo che senso avrebbe avuto la mia vita professionale se mi fossi trincerato, con buona pace della mia coscienza, dietro l'alibi del “non mi compete” “ non è affar mio” “è roba di avvocati o di ingegneri”. Sono sempre partito dal presupposto che queste categorie di professionisti debbano pur avere un interlocutore all'interno dell'organizzazione armatoriale.... E così, ancora oggi, vivo continuando ad occuparmi di ciò che non sarebbe “affar mio”...ma sempre con tanto interesse, curiosità e desiderio di imparare.

Tobia Costagliola

NEWS DAI GRANDI BRAND DELLE ASSICURAZIONI

Riceviamo con piacere dall'Ufficio Stampa di Cattolica Assicurazioni comunicati di interesse sociale e culturale che siamo certi saranno apprezzati dai nostri lettori.

Cattolica Assicurazioni Fondatore Sostenitore del Teatro alla Scala e dell'Arena di Verona

La Società fondata nel 1896 a Verona a fianco del grande Teatro Cattolica Assicurazioni è lieta di annunciare il suo sostegno al Teatro alla Scala in veste di Fondatore Sostenitore. Fondata a Verona nel 1896 per tutelare da grandine e incendi i piccoli proprietari terrieri, Cattolica Assicurazioni è oggi uno dei maggiori attori del mercato

assicurativo italiano e unica società cooperativa di settore quotata alla Borsa di Milano, dove è presente dal novembre 2000. Con quasi 3,6 milioni di clienti, il Gruppo nel 2018 ha registrato una raccolta premi di circa 6 miliardi di euro e vanta una rete di 1.439 agenzie e di 1.924 agenti su tutto il territorio nazionale. Cattolica Assicurazioni ha scelto di sostenere il Teatro alla Scala di Milano, simbolo dell'eccellenza italiana a livello internazionale, perché vuole essere al fianco di chi fa cultura, nella convinzione profonda che promuovere la cultura sia un impegno civico a beneficio dell'intera società.

“Sono estremamente grato a Cattolica Assicurazioni per la scelta di sostenere il Teatro alla Scala – afferma il Sovrintendente Alexander Pereira – partecipando al nostro sforzo quotidiano per riaffermarne il livello di eccellenza artistica. Per noi ogni partner non è solo un sostegno finanziario ma un interlocutore sui progetti e un'occasione per intensificare la nostra presenza sul territorio.”

Paolo Bedoni, Presidente di Cattolica Assicurazioni, ha dichiarato:

“Poter essere al fianco di un'istituzione come il Teatro alla Scala è per noi motivo di grande orgoglio. Creare cultura, favorire la conoscenza e promuovere la bellezza delle arti sono obiettivi che ci appartengono perché connaturati alla nostra responsabilità sociale d'impresa. Dopo l'accordo siglato lo scorso anno con la Fondazione Arena di Verona, e sulla scia di altri patrocini artistici, continua il nostro impegno per valorizzare il patrimonio culturale nazionale. Sostenere due tra i più conosciuti teatri dell'Opera al mondo ci consente di contribuire allo sviluppo dell'eccellenza e della tradizione italiana.”

Milano, 28 maggio 2019

Principi per l'Investimento Responsabile (PRI) delle Nazioni Unite,

Verona, 25 giugno 2019. La strategia di sostenibilità del Gruppo passa attraverso decisioni di investimento che includono fattori ambientali, sociali e di governance (criteri ESG)

Cattolica Assicurazioni sottoscrive i Principi per l'Investimento Responsabile (PRI) delle Nazioni Unite, impegnandosi così a incorporare i criteri ESG nelle proprie decisioni di investimento e di azionariato attivo. Aderire ai principi di Investimento Responsabile,

già adottati da oltre 2.000 firmatari in 50 Paesi, rafforza l'orientamento alla responsabilità sociale del Gruppo Cattolica e ribadisce l'impegno della Compagnia ad essere un player trasparente verso i propri stakeholder e membro responsabile della comunità di investitori istituzionali, in un'ottica di lungo periodo.

LA LETTERA

Il caro vecchio e sempre attuale foglio

di Nazareno Cerni

Questo paese non riesce a trovare una via tra Mediterraneo e Europa, tra terra e mare e tra un bellissimo passato e un fosco futuro.

Carissimo, leggo sempre con grande attenzione il caro, vecchio ma sempre attuale "foglio", spunto continuo di riflessioni e forse, per alcuni, anche di ricordi.

Il rischio che si può correre è che il ricordo diventi fine a se stesso e non un mezzo per portarci nel futuro, ma so che lei vigila attentamente per evitare che questo accada.

Relativamente alla mia partecipazione al dibattito, confesso che i miei tre impegni (Cattolica a Verona, TUA a Milano, CattRe in Lussemburgo) mi lasciano poco spazio per quello che invece dovrebbe essere la mia occupazione principale: pensare e agire per portare la vecchia carretta (ognuno ne ha una) verso baie serene, magari passando per qualche capo burrascoso, per divertirsi un po' e per scremare un poco la flotta...

Questo paese non riesce a trovare una via tra mediterraneo e europa, tra terra e mare e tra un bellissimo passato e un fosco futuro.

Qualcosa le manderò, appena ho un volo intercontinentale...

I miei più cari saluti

Nazareno Cerni

LA POLEMICA

LA CROCIERA CIELO D'IRLANDA E BRITISH STYLE

Diario (senza foto) di una navigazione al Nord su Costa Mediterranea, stazza lorda 86.000 t , 15 giorni a partire da Amsterdam. E' da un po' che le navi da crociera cercano porti interessanti per la curiosità dei crocieristi.. Abbiamo scoperto che da Kiel il comitato *smashnaveshit* ha denunciato la *Zuiderdam* accusandola di distruggere l'Artico con le sue emissioni inquinanti. "Povere navi " non sanno più dove andare a ormeggiarsi o gettare le ancore. Alcuni amici hanno scelto una crociera molto marinaresca e storicamente ineccepibile a Nord , la crociera cielo d'Irlanda e British Style, 15 giorni di circumnavigazione delle isole britanniche ma con base Amsterdam., mese di maggio.

I nostri amici hanno fiutato l'occasione con una nave molto bella. Ma la crociera inizia male perché il porto d'imbarco non era quello di Amsterdam , ma il porto di Ijmuiden, città portuale a 25 chilometri da Amsterdam, e le spese di bus e altro se le sono dovute pagare.

Comunque la sfida dei mari del Nord superava il primo impatto, voglia di evadere e scoprire in 15 giorni nuove terre inesplorate.

Il primo giorno di due settimane inizia con Cork Irlanda, seguono Liverpool, , Belfast , Oban, Edimburgo , New Castle upon Tyne, Norwick, Bremerhaven , Amsterdam e rientro in Italia.

Visite indimenticabili sotto il profilo storico, e culturale, a parte due giorni dedicati alla navigazione pura. I nostri ardenti crocieristi devono accontentarsi in quasi tutte le città di sbarcare in terminali di " fortuna " , carbone o container, niente stazioni marittime, lontani dalla città . La nave era la prima volta che faceva questo itinerario, con trasferimenti non facili via bus a pagamento.

Le pecche erano queste, altri mugugni causa il personale ridotto e non tutti parlavano almeno l'inglese.

Li conosco questi crocieristi, soddisfatti ma con l'amaro, anzi il carbone in bocca. Ne incontro parecchi, d'altronde gestire una grande compagnia non è facile : l'Antitrust ha sanzionato Costa perché non

ha avvisato i passeggeri che in Madagascar , dove una unità del gruppo era diretta, c'era una emergenza sanitaria.

LIBRI , Letture

ROMA E CARTAGINE DUE CIVILTÀ A CONFRONTO

Martedì 11 giugno si è svolto presso Il Mare Libreria Internazionale via del Vantaggio, 19, Roma la
presentazione del volume

Roma e Cartagine due civiltà a confronto.

Il Mediterraneo al tempo delle guerre puniche, il confronto tra Roma e Cartagine in un nuovo libro delle Edizioni di storia e studi sociali, dedicato all'archeologo Sebastiano Tusa.

Roma e Cartagine: due civiltà a confronto. È il titolo di un nuovo saggio collettaneo di Edizioni di storia e studi sociali, finalizzato a investigare alcuni aspetti della lunga vicenda storica che rimangono ancora in ombra. Ne sono autori dieci storici e archeologi italiani che offrono tra l'altro chiavi di lettura innovative sul reale contributo del mondo fenicio-cartaginese ai progressi materiali e conoscitivi del Mediterraneo antico, in ordine soprattutto alla nascita e all'evoluzione dell'Occidente. Hanno lavorato per questa opera: Maurizio Massimo Bianco, Pino Blasone, Alfredo Casamento, Massimo Cultraro, Rossana De Simone, Massimo Frasca, Francesca Oliveri, Carlo Ruta, Francesco Tiboni. È presente inoltre il contributo di Sebastiano Tusa, scomparso tragicamente nel recentissimo disastro aereo di Bishoftu, in Etiopia. E all'archeologo siciliano, collaboratore assiduo dei progetti storiografici di Eds, in particolare quelli dedicati al Mediterraneo antico, si è deciso di dedicare questo lavoro. La metropoli nordafricana e la città del Tevere si disputarono per parecchi decenni l'egemonia del Mediterraneo, ma non si trattò di un processo lineare. In una prima fase, lunghissima, esse vissero in pace. Trattarono, si accordarono per i commerci, cercarono di stabilire regole di convivenza con vantaggi reciproci. Poi, dalla prima metà del III secolo a.C., si dipanò una lunga vicenda di conflitti che alla fine vide Roma vincitrice e la città punica umiliata nel 146 a.C. fino alla

distruzione. Si tratta perciò di una storia complessa, di due mondi che rivaleggiavano e che non mancavano tuttavia di similitudini, punti di contatto e perfino interdipendenze. Sia Roma sia Cartagine coltivavano un ethos patriottico, fatto di eroismi civili e militari, ma ognuna lasciò una propria impronta nella storia. Cartagine proiettò i propri commerci oltre le Colonne d'Ercole, tentò il periplo dell'Africa e puntò, dall'Atlantico, verso le coste della Bretagna. Roma conquistò gran parte della penisola italica e, già dal Foedus Cassianum, stipulato nel 493 a.C. con le popolazioni latine, tessé la propria tela del diritto e delle cittadinanze. Alla fine essa conquistò l'intero Mediterraneo, mentre, per volontà di Cesare e, in maniera decisiva, dell'imperatore Ottaviano Augusto, Cartagine risorse dalle proprie rovine, non più punica ma romana. Malgrado i pregiudizi che persistevano, la metropoli nordafricana riviveva inoltre nell'immaginario, soprattutto attraverso il mito virgiliano di Didone.

NAVI, PORTI, BORDELLI

**Vita di marinaio dall'Adriatico al Sudamerica
di Giacomo Scotti
Oltre edizioni, Sestri Levante, € 18**

(Riceviamo il libro che presenteremo nel prossimo DL NEWS , un libro che ci ha lasciati culturalmente scoperti, di straordinaria attualità a parte la trama. Il ragazzo che volle diventare marinaio e che si svolge dagli anni 1928 in poi dove si legge della emigrazione in Sudamerica degli europei , in questo caso croati , che attraversano paesi e incontrano insidie e avventure vere con uno stile narrativo di effetto. Ne parleremo

Giacomo Scotti, è nato nel 1928 a Saviano in provincia di Napoli, ma dal 1947 vive ininterrottamente a Fiume, dove svolge una intensa attività ai vertici dell'Unione Italiana, che riunisce le comunità italiane delle attuali Croazia e Slovenia.

**Per info, invio materiali e contatti con l'autore:
raffaella soldani 3493557400
anna ardisone 3407009695**

Notiziario della Guardia Costiera numero 1/19

E' tornata, era in mare, ora è con noi nuovamente, la rivista della Guardia Costiera, il numero uno 2019.

Con una redazione pressoché immutata , direttore responsabile Cosimo Nicastro la rivista ufficiale del Corpo, patinata come ai primi tempi, ma sempre vicina ai lettori, fedele al suo indirizzo tecnico scientifico che si propone in chiave moderna il semplice ma necessario compito di informare. Ho scritto diversi articoli nei numeri precedenti, mi aveva colpito l'attività di concorsi di racconti di mare, una col titolo affascinante : non lo spegni il mare , e nemmeno gli innamoratissimi e bravissimi redattori della guardia costiera.(DL)

ARCOBALENO DI CARTA

Lo avevamo annunciato, ora è uscito con la leetezza di un fiore trapiantato in una zona non proprio idonea alle piante . 2019 Arcobaleno di carta ChiaroScurò edizioni, libro di poesie di Marialuigia Monfredini Sezzi, interprete purissima del significato di poesia. “ Soffio di Dio, energia raggianti, aveva scritto Vittorio G.Rossi” delle varie definizioni di poesia. Marialuigi è donna di grande spirito che dalla sua natia Emilia si trasferisce a Genova e mette su una famiglia , due maschi due femmine, nipoti, . Noi andiamo a trovarla quasi ogni venerdì, perché una donna così dedica i suoi versi all'innocenza dell'amore , le sue conversazioni sono godibili ma senza scampo per chi ascolta ...“ abbiamo un albero e sento il cuore gonfio di armonia... “ un verso strappato all'Arcobaleno di Carta. C'è sermità e semplicità per i nostri cuori , nei suoi versi; a che servono tanti sinonimi , mascherare le parole per nascondere il proprio io ?

LE NOTE DI CARLA MANGINI

“Viaggio in Italia” di Tobias Smollett,* 1765, da “Viaggio in Liguria” edito per conto del Consiglio Regionale della Liguria 1973

VIAGGI PER TERRA E PER MARE

“...Peccato che non si possa restaurare la celebre via Aurelia che da Roma proseguiva per Genova e per tutta la regione fino ad Arles sul Rodano... La verità è questa: i nobili genovesi sono tutti mercanti ... e si avvalgono d’ogni mezzo per mantenere i loro sudditi della Riviera nella povertà e nella soggezione. A questo scopo essi certamente evitano ogni passo per rendere quella contrada accessibile per terra e per mare temendo che danneggi il commercio della capitale a cui essi sono interessati. Coloro che non vogliono o non possono sopportare il mare e sono del pari avversi al cavalcare, possono essere trasportati a spalla d’uomo in una sedia comune fornita da un posa piedi. Tale è il modo di viaggiare delle signore di Nizza che si recano a Torino per via dei monti, ma è un viaggio assai seccante e dispendioso perché gli uomini hanno spesso bisogno di riposo ... Il mezzo più piacevole per condursi da qui a Genova è una feluca, barca scoperta, con 10 o 12 rematori. Nel porto di Nizza se ne trovano sempre pronte per andare a Genova e sono in continuo movimento con loro carico di mercanzie e passeggeri. La feluca è ampia abbastanza da contenere una carrozza e, a poppa, dove siedono i passeggeri, sul sartame, è steso un tendone per proteggere i viaggiatori dalla pioggia; fra i sedili vi è posto un materasso e che solito viene fornito dal padrone ... Andando in una feluca come semplice passeggero ... dovete sottomettervi interamente alla volontà del padrone, il quale, finché può sopportare il mare, prosegue il viaggio tanto di giorno che di notte e vi espone a molti altri inconvenienti, ma con 8 zecchini o 4 luigi d’oro potete avere un’intera feluca a vostra disposizione e il padrone avrà l’obbligo di scendere a terra ogni sera ... la distanza fra Nizza a Genova sulla carta non eccede di 90 miglia, ma i marinai sostengono che è di 120. Se essi passano lungo la spiaggia, doppiando i promontori, seguendo le curve di tutte la baie, questo calcolo può essere giusto però, tranne quando il mare è molto agitato, essi si dirigono direttamente da promontorio a promontorio, anche quando il vento è contrario e compiono il viaggio in due giorni e mezzo, a forza di remi; se il vento è a favore lo fanno facilmente in 14 ore.”

**scrittore, storico, traduttore, medico chirurgo scozzese. Fu anche medico di bordo su una nave della Royal Navy. Per ragioni di salute soggiornò spesso in Italia. Morì ad Antignano (Livorno) dove riposa nel Cimitero degli Inglesi accanto alla moglie.*

fine