

# DLNEWS comunicazioni

Rotocalco telematico di Decio Lucano 15/7/2018

**ARTICOLI DI ROBERTO GIORGI, MASSIMO GRANIERI, FABRIZIO VETTOSI, TOBIA COSTAGLIOLA, SILVESTRO SANNINO, STELLA MARIS, ASSONAVE, LILLA MARIOTTI, DECIO LUCANO ( Il libro dell'estate, Denecia ).**

*Alcune pagine di DL NEWS con immagini sono pubblicate nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata al [www.facebook.com/briata\\_stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e [facebook.com/dlnews2008/](http://facebook.com/dlnews2008/)*

---

## Guardia di Finanza: 244° anniversario della fondazione Il Corpo, sempre presente con la sua componente aeronavale nei mari e nelle coste più critiche e pericolose, festeggia oltre due secoli

Il contrasto al traffico di migranti e le operazioni aeronavali internazionali e l'attività del comparto aeronavale, i Decreti Ministero interno luglio 2003 e 15 agosto 2017 attribuiscono al Corpo in via esclusiva la responsabilità operativa nell'azione di sorveglianza in mare ai fini del contrasto all'immigrazione clandestina sia in acque territoriali sia nella zona contigua e sotto l'egida degli organismi europei.

Bravi e “ senza gridi “, come diceva Leonardo

La rivista Il Finanziere maggio 2018 ha pubblicato un servizio sulla foiba di Basovizza dove si compì l'eccidio di 97 ( novantasette ) finanziari prelevati con l'inganno il 1° maggio 1945 presso la caserma di via Campo Marzio a Trieste, disarmati e trasferiti verso la orrenda fine che i carnefici di Tito riservava alla pulizia etnica italiana. Questa è STORIA vera , non il negazionismo che qualcuno vuole a tutti i costi accreditare ancora oggi.

---

## ITALIA, POTENZA MONDIALE DELLA NAUTICA, MA GLI AFFARI AVVENGONO NELLE MANIFESTAZIONI ALL'ESTERO L'ANALISI DI UN IMMENSO MERCATO

di Roberto Giorgi

Pochi giorni orsono sono stato invitato dal Propeller Club Port of Genoa alla riunione estiva svoltasi alla Marina Genova Aeroporto. Il tema della serata era quello di “valutare l'attuale situazione del mondo della nautica da diporto e soprattutto del settore legato ai grandi yachts (il mio soggetto) per poterne apprezzare i contorni e le implicazioni per la nostra Città e la nostra Regione, ipotizzando nuovi e più propulsivi

scenari per il futuro”. La serata molto bene organizzata dal Presidente Giorgia Boi e moderata dall’ing. Lorenzo Pollicardo, ha avuto un grosso successo di partecipanti tra cui il Sindaco di Genova Dott. Bucci, il Comandante del Porto di Genova Amm. Nicola Carlone e il Presidente delle Autorita’ del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Dott. Paolo Emilio Signorini. Ritornando al tema e soprattutto al mio soggetto, ho cercato di fare un quadro obiettivo su come viene percepita dal mondo internazionale B-2-B (affari tra imprese) l’industria italiana sulle barche sopra i 24 metri e nel caso specifico come si presenta Genova e la Regione in questo settore per il futuro. Un dato di fatto da registrare con orgoglio e’ che la cantieristica italiana e’ la numero 1 incontrastata nel mondo con una produzione negli ultimi cinque anni del 30.6 % del totale consegnato . Significativo che la seconda l’Olanda ha solo il 12.7 % e la Germania terza il 4.8%

E’ un fatto che il Mediterraneo rappresenta la destinazione piu’ gettonata non solo dagli armatori e noleggiatori di questi superyacht, ma e’ anche dal punto di vista delle riparazioni, marine, logistica e servizi generali. L’Italia con Spagna e Francia si dividono questo mercato importante del settore.

E’ anche un fatto che se sommiamo la cantieristica nel settore crocieristico con Fincantieri e Mariotti e gli innumerevoli contrattisti dell’indotto, l’Italia ne esce come la piu’ grande potenza mondiale non solo nella produzione ma soprattutto nel capitale delle risorse umane in questo settore.

Allora, ritornando specificatamente ai grandi yachts, mi sono posto delle domande: perchè non siamo anche nella stessa graduatoria quando parliamo di posizionamento dell’industria a livello governativo, del nostro Istituto di Classifica, dell’utilizzo degli equipaggi italiani e dell’interesse ai nostri Boat shows da parte dei grossi gruppi internazionali?

Da questa domande , ho elencato un numero di punti frutto di certe riflessioni delle esperienze passate :

1- per centrare certi obiettivi importanti per un industria, bisogna avere una forte associazione di categoria che rappresenti tutti i grandi gruppi. E’ una funzione importante di lobby a livello governativo, di immagine a livello nazionale e internazionale e di formazione per le nuove generazioni di professionisti.

Un’associazione unica. “One Voice only. One Message” Non abbiamo bisogno di averne due quando una, la Nautica Italiana, rappresenta il 70% della produzione Italiana.

2- Non riesco a capire come l’ente di classifica Rina, numero uno nel settore crocieristico con tutta la produzione via Fincantieri/Mariotti non possa avere un ruolo più dominante nel settore dei grandi yachts. Perchè il registro inglese Lloyds ha un migliore mercato. E’ un problema di immagine, organizzazione o altro?

3- gli equipaggi italiani sono forse i piu’ formati dal punto di vista di educazione nautica.

Ancora adesso sulla maggior parte delle navi di societa’ crocieristiche, gli equipaggi italiani hanno sempre una grande rilevanza. Al contrario sui grossi yachts soprattutto sopra i 3000grt, gli ufficiali anglosassoni fanno da padroni. Qual è il problema? La lingua inglese o la preferenza a rimanere “close to home” o a non digerire troppo un equipaggio multilingue. Ma qualcosa si muove nella direzione giusta con la formazione e il lavoro dell’associazione di categoria Italian Yacht Master.

4- parlando di grandi eventi, non si puo' dimenticare il successo di quest'anno con il Boat Show di Genova con piu di 140.000 visitatori. Anche il tentativo di portare avanti un evento per grandi yachts in Versilia.

Ma anche qui ci scontriamo con la realta' internazionale dove il B-2-B non avviene in Italia ma nelle grandi manifestazioni di Montecarlo, Cannes, Barcellona, Palma di Maiorca, Fort Lauderdale, Palm Beach, Miami e Dusseldorf. Per un motivo che ha diversi aspetti, i professionisti mondiali del ramo, preferiscono altri lidi. Mancanza di immagine, percezione o poca presenza di sponsor internazionali di peso?

Purtroppo abbiamo finito la serata verso mezzanotte. Introdurre un dibattito su questi temi considerando l'ora sarebbe stato un tentativo "kamikaze". Non so se vale la pena approfondire questi punti ma penso che sono rilevanti per "Ipotizzare nuovi e piu' propulsivi scenari per il futuro"

**Roberto Giorgi**

Fraser Yacht Chief Executive

o\*o\*o\*o\*o

## **L'impennata delle capesize**

di **Massimo Granieri**

Nei miei quarant'anni passati a cercare di fare il mediatore marittimo ho imparato almeno una cosa: guardarsi sempre attorno per capire e anticipare i tempi e soprattutto che le previsioni di mercato, quelle di certi guru dello shipping, sono fatte per essere regolarmente smentite dai fatti perchè l'imponderabile sul mare e nei traffici marittimi è ancora, grazie a Dio, un'ineluttabile componente. E infatti mentre la guerra dei dazi tra Usa e Cina sembra chiudere una porta alle speranze di una ripresa dei traffici marittimi nel frattempo si apre un portone per il mercato delle capesize. I noli per questi giganti del mare dall'inizio dell'anno sono infatti in continuo aumento a livelli generalmente superiori alle medie degli ultimi cinque anni e fatto registrare un picco record sempre per lo stesso periodo in una lenta e inesorabile ascesa destinata a continuare. Difficile stabilire le ragioni esatte di questa impennata, sicuramente tra le tante c'è l'immensa sete di materie prime e soprattutto minerale di ferro da parte della Cina che non riesce a soddisfare la domanda dell'industria siderurgica con il proprio minerale a basso contenuto di ferro spingendo invece la corsa alle importazioni. Lo stesso vale per il carbone cinese dai bassi contenuti calorifici e altamente inquinante che incoraggia le importazioni dell'ottimo carbone indonesiano a bassi contenuti di zolfo. Sebbene il numero di Capesize e Valemax in ordine ai cantieri sia maggiore del numero di stesse unità demolite l'entrare in acqua di quetse nuove unità non dovrebbe rappresentare per gli armatori una grande preoccupazione per il futuro grazie al bilanciamento comunque raggiunto nel tempo in questo settore di mercato. Una nota quindi positiva non solamente per il mercato spot ma una boccata di ossigeno a più ampio e lungo respiro.

**Massimo Granieri**

o\*o\*o\*o\*o

# JONES ACT: UNA PRECISAZIONE

(all'intervento di Onorato)

di Fabrizio Vettosi

Caro Decio, non per polemica nei confronti di Onorato, ma solo per dovere informativo, ti invio una breve nota che ho trasmesso a "La Gazzetta Marittima" che ha pubblicato le considerazioni dello stesso in materia di Jones Act.

"Forse sarebbe opportuno informare in maniera meno parziale i lettori in merito all'efficacia dell'ormai "antidiluviano" Jones Act, soprattutto per la buona pace del tanto nostro bistrattato "Registro Internazionale", ed in particolare in risposta al nostro ben noto autolesionismo Nazionale, tematica in cui riusciamo a primeggiare. Di seguito alcune precisazioni; ovviamente pronto per un dibattito pubblico leale ed educato, e su basi tecniche, laddove gli interlocutori lo desiderano:

- Il n. di 39 mila navi fa riferimento a tutte le tipologia di imbarcazioni operanti sotto bandiera Nazionale. Tenga conto che circa 16 mila sono costituite da "barges" od altri tipi di imbarcazioni di supporto che poco si confrontano con le navi operanti in c.s. "Flag State"

- Se si vuole operare un'effettiva comparazione il n. delle navi si riduce a 3.667 (cfr. Clarkson Shipping Intelligence - World Fleet)

- Gli effetti del Jones Act non sembrano andare verso quanto auspicato dal Dott.

Onorato in quanto il n. delle navi globalmente impiegate sotto Jones Act si è ridotto dal 2006 ad oggi

- Il n. delle unità impiegate nel settore "Trasporti Marittimi" si è parimenti ridotto, e globalmente è ben inferiore (250 mila unità) rispetto al totale risorse impiegate nel nostro Paese (circa 470 mila unità)

- La Flotta Statunitense ha un'età media di oltre 30 anni (cfr. Clarkson) e, se consideriamo le suddette navi di supporto impiegate attraverso "Jones Act", tale età supera ampiamente i 40 anni. La nostra Flotta ha un'età media di poco superiore ai 10 anni

- Il "seaborne trade" Statunitense sfiora le circa 800 mil. di metric/tons, praticamente oltre 6 volte quello interno Italiano, e gran parte avviene per vie d'acqua "interne"; quindi ogni paragone con l'Italia è improponibile stante la diversa "morfologia" geografica e demografica (come paragonare le "patate con le mele")

In sintesi, gli USA stessi sono abbastanza delusi del modello "Jones Act" che, soprattutto alla luce dello sviluppo del mercato "shale Oil/Gas", rischia di penalizzare la competitività e di impattare negativamente sull'economia, tant'è che da tempo si parla di riforma ed "allentamento" dei termini del Jones Act.

Un caro abbraccio a tutti i lettori della "carretta del mare".

Fabrizio Vettosi

Managing Director Venice Shipping and Logistics S.p.A. Investment & Advisory

# I SETTE PECCATI CAPITALI E LA NAVIGAZIONE TRA I PORTI

di Tobia Costagliola

Dissertazione su progetti, appalti, burocrazia, legalità, allocazione e utilizzo delle risorse, leggi e interventi dello Stato, istruzione, competenza e professionalità.

Suonerebbe oltremodo pleonastico sottolineare che dall'efficacia e dall'ottimizzazione di tali elementi, sia a livello puramente strutturale che comportamentale, dipende, in pratica, quell'armonico ed ideale sviluppo che è naturale e legittima aspirazione di ogni popolo.

Durante gli scorsi 4/5 anni, a cominciare dall'inchiesta sui porti turistici, fino alle più recenti elucubrazioni sulla riforma dei porti e sulle infrastrutture, gli argomenti sopracitati sono spesso stati al centro delle nostre attenzioni. E quando non erano proprio al centro, comunque, facevano indirettamente capolino nelle cronache da noi commentate.

Eppure, mentre continuiamo a compiacerci, immeritadamente, della nostra graduatoria tra le Nazioni più industrializzate (ed evolute?) del Mondo o a vantarci della nostra discendenza dagli antichi Romani, abbiamo quotidiani riscontri negativi ed evidenze di continue carenze che frenano pericolosamente quel tanto auspicato e necessario progresso facendoci, al contrario, retrocedere vergognosamente. Uno per tutti : la lotta alla corruzione che, con regole asfissianti e macchinose, riesce ad essere efficace soltanto nel paralizzare la vita economica del paese. Talvolta sembra di trovarci di fronte ad una moderna nave, efficiente e dotata della tecnologia più avanzata che, se pur pronta a salpare, non lascia mai il porto per non dover affrontare gli innumerevoli rischi della navigazione... Navigare può essere pericoloso.... Le cronache sono piene di esempi di funzionari, di alti dirigenti che, trovandosi nella delicata posizione di dare il visto finale sulla aggiudicazione di una gara, temporeggiano o... si danno ammalati per non assumersi alcuna responsabilità. Hanno validi motivi di temere azioni giudiziarie, denunce, accuse, atti intimidatori, ecc...

Grandi potenzialità mortificate dai “sette peccati capitali”

L'analisi da noi fatta che, in alcuni casi, è stata molto dettagliata e circostanziata, ha rivelato, di volta in volta, la presenza di grandi capacità tecnico-professionali, la capacità di scoprire ed utilizzare tecnologie avanzate, capacità progettuali e di pianificazione ispirate da visioni lungimiranti in grado di attirare l'interesse di investitori sia nazionali che stranieri, ecc. Tuttavia, tutte queste qualità sono troppo

spesso offuscate dai “sette peccati capitali” di cui si macchia da decenni il nostro sistema Paese, come afferma il prof. Carlo Cottarelli, ex Commissario Straordinario per la revisione della spesa pubblica e, attualmente, Direttore dell’Osservatorio dei Conti pubblici italiani presso l’Università Cattolica. Cottarelli, sottolineandone la loro importanza anche nella genesi di altri vizi minori italiani, ne elenca solo sette: l’evasione fiscale, la corruzione, la soffocante burocrazia, la lentezza della giustizia, il crollo demografico, il divario tra Nord e Sud e la difficoltà a convivere con l’Euro. La dettagliata analisi di detti “peccati” viene riportata in un libro per l’appunto intitolato “I sette peccati Capitali dell’Economia Italiana” (ed. Feltrinelli 2018). L’Autore ci fa scoprire i legami intercorrenti tra questi sette vizi evidenziando come si influenzano reciprocamente producendo effetti devastanti. I risultati sono sotto gli occhi di tutti: opere incompiute, proliferazione di progetti fantasiosi ed irrealizzabili, leggi la cui piena attuazione richiederebbe il coordinamento e la collaborazione di dicasteri diversi ed una visione univoca e condivisa, slittamento di progetti, nati urgenti ed indispensabili, ma nel frattempo superati, che potrebbero, comunque, essere realizzati in un futuro di là da venire... Risultati quasi sempre influenzati da interessi privati, da furbetti sempre schierati a difesa di personali egoismi, dal mancato rispetto delle regole sotto gli occhi “complici” di una classe dirigente che ha reso socialmente accettabile il comportamento furbesco del “così fan tutti”.

### Finalità prioritarie riconosciute da UE e OCSE

Potremmo consolarci pensando che “tutto il mondo è paese” e che ciò che accade in Italia, più o meno, accade in ogni paese del mondo. Sarà pur vero, ma questo non spiega come mai siamo troppo spesso superati da paesi che, gradualmente, continuano a scalare le graduatorie mondiali tra le nazioni “virtuose” per etica, legalità, legislazione, lungimiranza, economia, finanza, commercio, infrastrutture, ecc?. Tutto ciò accade poi in un contesto dove la UE con le sue direttive e con i suoi finanziamenti riconosce in special modo all’Italia, per la sua posizione geografica, un ruolo determinante nello sviluppo sostenibile e nella razionalizzazione dei trasporti sia marittimi che terrestri. Quante leggi e regolamenti sono state emesse, anche a seguito di sollecitazione della UE, senza produrre gli effetti desiderati? Ogni nuova legge si scontra paradossalmente e, inevitabilmente, con leggi esistenti e con una radicata burocrazia che finisce per vanificare ogni sforzo innovativo.

A ciò si aggiunga che gli strumenti normativi fino ad ora messi in campo sono farraginosi ed essi stessi emblematici degli ostacoli che intendono combattere. Ciò non di meno, la semplificazione legislativa, come qui di seguito si evidenzia, è il presupposto cardine dello Stato moderno ed incide profondamente sul principio di legalità, in particolare nella parte relativa alla separazione dei poteri. Non a caso costituisce il fulcro delle raccomandazioni che l’Ocse e l’Unione Europea indirizzano costantemente agli Stati membri considerandola una finalità prioritaria..

### Grandi sforzi con pochi risultati: leggi che subentrano alle normative...

A mo’ di esempio citiamo le direttive della UE sugli appalti pubblici del 2004 (17-18CE) a cui fece seguito il D.L. 12.04.2006 n.163 conosciuto come Codice dei Contratti Pubblici. Dopo un “rodaggio” di ben 10 anni tale codice è stato abrogato per effetto dell’entrata in vigore del D.L.18.04.2016 n.50. Tale decreto dovrebbe aver messo a frutto l’esperienza di un così lungo periodo di applicazione e correggere adeguatamente tutte le distorsioni e le difficoltà registrate oltre che garantire una

maggior trasparenza e imparzialità nell'assegnazione dei contratti. Con la solita incomprensibile sequela di atti successivi che da sempre caratterizza il nostro sistema legislativo, a partire dal 19.04.2016, data di entrata in vigore del provvedimento, è stato emesso un avviso di rettifica il 15.07.2016, seguito da ben ulteriori 4 modifiche contemplate in 2 leggi e due decreti, fino al 27 dic.2017. In pratica, su un codice che conta 220 articoli ne sono stati rivisti ben 131 apportando centinaia di correzioni. Una per tutte : a un anno dalla approvazione della nuova legge, è stato deciso di cancellare tra i tanti, un comma che avrebbe avuto come conseguenza, la riduzione dei poteri dell'ANAC (leggi seguito) in materia di vigilanza...

Ma non finisce qui : Governo e Parlamento (ormai decaduti) si sono riproposti di rivedere tutto l'impianto dopo due anni, data la complessità della materia... In definitiva, l'esperienza di 10 anni non è stata sufficiente ad individuare norme più chiare ed incisive e, tra il 2016 e il 2017, nel primo periodo di applicazione del Nuovo Codice dei Contratti pubblici, è emersa l'ulteriore necessità di aumentare la chiarezza del testo e di risolvere innumerevoli criticità emerse nello stesso periodo. Sarebbe divertente redigere una analisi dettagliata dei punti critici che anziché diminuire, sono aumentati ed ascoltare tutte le critiche, giustificate o non, soprattutto degli addetti o degli "interessati" ai lavori...

Bisogna, tuttavia, evidenziare che i nostri legislatori, nell'alternarsi dei governi di vari colori, non sono stati con le mani in mano e, oltre al Codice degli Appalti, si sono sempre prodigati, nelle varie epoche, per correggere, in maniera sempre più incisiva, quei sette peccati capitali dianzi citati. Citiamo solo alcune tra le iniziative più importanti :

### Legge n.246/2005 denominata "Taglialeggi"

Come tante altre leggi, ha funzionato, fin'ora, ben poco, anche se aveva un obiettivo condiviso dalla unanimità delle forze politiche : la semplificazione del processo decisionale. Contrasti formali sulla sua interpretazione e applicazione hanno chiaramente dimostrato la mancanza di volontà di raggiungere l'obiettivo. Ciò, nonostante il meccanismo di attuazione fosse chiaramente volto alla abrogazione di tutte le leggi più vecchie a partire dal 1970, con l'eccezione di alcune solamente.

Capita a proposito quanto scritto da Gerardo Villanacci sul Corriere della Sera dell'8 luglio 018 di cui riporto uno stralcio : <<L'ATTIVITA' LEGISLATIVA :

Semplificare le decisioni è la riforma più urgente.

*[...]La "better regulation", ovvero la strategia di semplificazione amministrativa utile a ridurre gli oneri burocratici a carico dei cittadini e soprattutto delle imprese al fine di aumentarne la competitività, consente di perfezionare il processo decisionale e di ridurre le disuguaglianze sociali ed economiche sempre più marcate dalla globalizzazione.*

*Una società democratica è tale solo se attua una regolazione fondata sulle pari opportunità, che consenta ai propri cittadini il pieno esercizio dei diritti ed agevoli l'accesso alle risorse economiche e culturali disponibili. Detta in altri termini, si tratta di dare ad ognuno la possibilità di conoscere facilmente le norme attraverso le quali conseguire le finalità di crescita culturale, sociale o anche economica a cui si aspira, tutelandone i loro diritti tra i quali, parafrasando James Madison, quello di «aspirare alla felicità».*

L'esperienza insegna che quando ciò è avvenuto, anche soltanto parzialmente, come nel caso del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, che ha rivisitato le tematiche della tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro, i risultati positivi si sono materializzati. La qualità delle regole è anche rappresentata dalla loro corretta

applicazione che pertanto deve essere quanto più possibile agevolata con la chiarezza delle disposizioni, poiché ciò ne implementa il rispetto.

È un dato difficilmente confutabile che lo sviluppo e l'innovazione sono in primo luogo promossi da leggi di qualità in difetto delle quali non vi potrà che essere l'immobilismo sociale ed economico. Secondo il risultato del Rule of Law Index 2017/2018 l'Italia risulta essere ventesima in una classifica di ventiquattro Paesi occidentali che rispettano lo Stato di diritto. L'indagine rileva altresì che il nostro Paese continua a stazionare nei bassifondi della graduatoria anche per quanto concerne il ritardo nella definizione dei processi e nel settore dell'ordine e sicurezza. Basterebbero solo questi dati a far ritenere necessaria e non più procrastinabile l'attuazione di una riforma convinta di effettiva semplificazione legislativa[...]

### “ SPENDING REVIEW” : Quante interferenze!

Fu introdotta in via sperimentale dalla legge finanziaria per il 2007 (legge n. 296 del 2006), la quale attribuì al Ministero dell'Economia e delle Finanze (MEF) il compito di istituire un programma straordinario pluriennale di analisi e valutazione della spesa delle Amministrazioni Centrali. In pratica si tratta di un tentativo di porre freno alla “impazzita” spesa pubblica con tutti i suoi sprechi e le sue inefficienze. Ma non si tratta di una novità in quanto fa parte di una lunga serie di prove iniziate già da un trentennio con la Commissione della Spesa Pubblica guidata da Piero Giarda a cui hanno fatto seguito altri 5 Commissari Straordinari quali Enrico Bondi, Mario Canzio, Carlo Cottarelli, Roberto Perotti e, attualmente, Yoram Gutgeld. I risultati raggiunti sono molto controversi : c'è chi è molto pessimista e rinunciatario come Roberto Perotti e chi, invece come Cottarelli e Gutgeld crede in questo utile “strumento”, da valorizzare sempre di più, nonostante innumerevoli ostacoli, interferenze, resistenza passiva di capi di gabinetto e assessori regionali... In conclusione, diciamo che il principio è buono, gli obiettivi pure, ma si tratta di uno strumento che infastidisce persone e “associazioni di interessi” che si adoperano fattivamente per quei cambiamenti stravolgenti che comunque non cambiano niente.

### Solo una piccola nota “di colore” presa da Repubblica-Economia e Finanza del 13.3.2017 scritta da Marco Ruffolo :

*<<Sei commissari alla “spending review “ in 30 anni sono riusciti solo in parte a cambiare in modo strutturale i meccanismi di bilancio e a fermare le inefficienze. [...]La giungla delle partecipate.*

*Sono spuntate come funghi dopo il diluvio pseudofederalista di inizio millennio: 8 mila società possedute da comuni, province e regioni. Solo il 35% produce servizi per i cittadini, un altro 40 offre consulenze esterne agli enti locali, mentre non si sa cosa faccia il restante 25. Un buona fetta ha addirittura più amministratori che dipendenti.*

*Insomma, un poltronificio in piena regola. Il governo Renzi aveva come obiettivo quello di tagliarle quasi tutte: settemila. Poi la bocciatura del decreto Madia da parte della Consulta ha costretto l'esecutivo a rimetterci mano. Ma già nella sua versione iniziale quel decreto suscitava non pochi dubbi, come spiega l'ex commissario Perotti. Si vieta ai Comuni di possedere società "non strettamente necessarie per il perseguimento delle finalità istituzionali". Ma in assenza di parametri oggettivi, qualsiasi municipio potrà dire che la sua società è strettamente necessaria. Si vieta di ripianare le perdite di società mal gestite, ma subito dopo lo si consente purché si presenti un piano di ristrutturazione. Che ci vuole? Si impone agli amministratori di società in rosso da tre anni un taglio del*



*30% dei compensi, che però non scatta in presenza del solito piano di risanamento. La parola finale di Perotti non lascia speranze: "Il decreto Madia sulle partecipate è uno scherzo". E addio ai 2-3 miliardi che si contavano di rastrellare.>>*

### UVER (Unità di Verifica degli investimenti Pubblici).

Fu costituita nel 1980, alle dirette dipendenze del Ministero del Bilancio e della Programmazione Economica con la funzione di accelerare l'effettiva realizzazione degli investimenti pubblici. Subisce negli anni successivi varie modifiche e incremento di attribuzioni e dal 2009 ha ottenuto l'ampliamento del mandato indirizzato particolarmente ai programmi comunitari e agli Accordi di Programma Quadro con il compito di promuovere iniziative per rimuovere gli ostacoli all'attuazione delle opere e all'accelerazione della spesa. Passa poi sotto le dipendenze del Capo del Dipartimento per le Politiche di Sviluppo e di Coesione.

### UVAL (Unità di Valutazione degli Investimenti Pubblici).

Costituita nel 1998, svolge attività volte a rafforzare l'azione della Pubblica Amministrazione, in particolare nell'ambito delle politiche per lo sviluppo e la coesione europee e nazionali. Come l'UVER, fa parte del Dipartimento per lo Sviluppo e la Coesione Economica (DPS). L'UVAL concorre al miglioramento della qualità e dell'efficacia degli investimenti pubblici, al conseguimento degli obiettivi della politica regionale, attraverso attività, che formano oggetto di una periodica Relazione al Parlamento. L'UVAL cura la collana di pubblicazioni periodiche Materiali UVAL. Attualmente sia l'Unità UVER sia l'Unità UVAL sono stati unificati in un'unica struttura denominata: Nucleo tecnico di valutazione e verifica degli investimenti pubblici.

### ANAC (Autorità Nazionale Anticorruzione)

Costituita nel 2014 con la soppressione dell'Autorità per la Vigilanza sui Contratti Pubblici di lavori, servizi e forniture (Avcp). Si tratta di una Autorità amministrativa composta da 5 membri di cui uno è il Presidente che rimangono in carica per sei anni. L'attuale Presidente è Raffaele Cantone. L'Autorità si avvale anche di un organo ausiliario, la Camera arbitrale, costituita da docenti universitari di materie giuridiche. La sua missione, come definita dalla stessa ANAC, << *può essere individuata nella prevenzione della corruzione nell'ambito delle amministrazioni pubbliche, nelle società partecipate e controllate anche mediante l'attuazione della trasparenza in tutti gli aspetti gestionali, nonché mediante l'attività di vigilanza nell'ambito dei contratti pubblici, degli incarichi e comunque in ogni settore della pubblica amministrazione che potenzialmente possa sviluppare fenomeni corruttivi, evitando nel contempo di aggravare i procedimenti con ricadute negative sui cittadini e sulle imprese, orientando i comportamenti e le attività degli impiegati pubblici, con interventi in sede consultiva e di regolazione, nonché mediante attività conoscitiva. La chiave dell'attività della nuova ANAC, nella visione attualmente espressa è quella di vigilare per prevenire la corruzione creando una rete di collaborazione nell'ambito delle amministrazioni pubbliche e al contempo aumentare l'efficienza nell'utilizzo delle risorse, riducendo i controlli formali, che comportano tra l'altro appesantimenti procedurali e di fatto aumentano i costi della pubblica amministrazione senza creare valore per i cittadini e per le imprese >>.*

Dopo tutto quanto abbiamo su riportato, anche se in termini non esaustivi, di problemi, criticità, provvedimenti vari, ecc. non possiamo fare a meno di riportare un avvenimento quasi irrilevante ma che potrebbe essere foriero di ulteriori problemi dovuti al recente cambio di Governo con le sue tipicità e le sue due anime tanto diverse ma strettamente saldate (per ora) da un solido contratto di governo. Il Presidente del

Consiglio Giuseppe Conte, nella sua replica alla Camera del 6 giugno 2018, ha fatto una valutazione del lavoro svolto dall'ANAC ritenendolo ancora “insufficiente”, mentre un altro membro del suo governo, il ministro Toninelli, in un'intervista, aveva annunciato l'avvio di una collaborazione assidua con l'Autorità presieduta da Raffaele Cantone...

### Legge “sblocca Italia”

Risparmio ai lettori il “famigerato” decreto Monti, definito “Salva Italia,” del 6.12.2011, passato sulla pelle di noi tutti con le ben note conseguenze.

Tuttavia, tra le tante leggi e decreti che non abbiamo potuto menzionare, tutte volte a migliorare il zoppicante “Sistema Italia”, merita almeno un cenno il Decreto 133 /2014 “ Sblocca Italia “poi diventato legge, nello stesso anno, dopo un travagliato iter parlamentare. Detta legge è stata ulteriormente modificata ed aggiornata negli anni successivi fino all'anno in corso. Tra i contenuti più importanti vanno ricordati l'acceleramento di una serie di cantieri di grandi opere, deroghe per “appalti sottosoglia” per difesa del suolo, scuole, antisismica, beni culturali, semplificazioni in materia edilizia con la prospettiva di un successivo regolamento edilizio standard, accelerazioni bonifiche, riordino disciplina terre da scavo, norme “Salva Genova”, ecc. ecc.

### Conclusioni : la corruzione e il codice degli appalti

Dopo questa carrellata io lascerei le note positive ad altri. D'altronde la stampa specializzata nei vari settori delle attività economiche trabocca di annunci di grandi progetti, grandi opere, iniziative rivoluzionarie che attirano l'interesse di investitori stranieri con rosee prospettive per la nostra ricollocazione tra le nazioni industrializzate. Io vorrei soltanto riportare qui di seguito alcune statistiche della succitata UVER e lo stralcio di alcune considerazioni di Milena Gabanelli e Andrea Marinelli in uno dei servizi nella sezione Dataroom del Corriere della Sera che affronta il tema della realizzazione di opere pubbliche dai tempi ai costi :

<< [...] nel nostro Paese, i tempi medi per ultimare un'opera pubblica sono di 4 anni e mezzo: 2 anni e 6 mesi se ne vanno in progettazione, 6 mesi per l'affidamento dei lavori e 1 anno e 4 mesi per realizzazione e collaudo. Naturalmente tutto poi dipende dalle dimensioni dell'opera. Per quelle che superano i 100 milioni di euro — come dighe, viadotti, ponti o lotti autostradali — si arriva fino a 14 anni e 6 mesi; per quelle fra 50 e 100 milioni ci vogliono 11 anni e 6 mesi; fra 20 e 50 milioni si scende a 10 anni e 2 mesi e così via, fino ai quasi 3 anni delle opere inferiori ai 100.000 euro. Queste ultime, le più piccole, sono anche le più numerose, quindi alla fine abbassano la media di UVER — il Nucleo tecnico di valutazione e verifica degli investimenti pubblici. Secondo i conti di UVER, che nel 2014 ha analizzato i tempi relativi a 35.000 opere, equivalenti a un finanziamento di 100 miliardi — le durate più lunghe, in media, sono quelle dei trasporti ferroviari, marittimi, aerei, e fluviali. Questo tipo di opere, rispetto al 2011, ha subito un allungamento dei tempi addirittura superiore al 30%.

[...]Ma perché ci vuole tutto questo tempo? Cominciamo dall'inizio: l'iter per una media o grande opera prevede che il Ministero delle Infrastrutture, senza portafoglio, faccia la programmazione e che poi si chieda il finanziamento al Ministero dell'Economia. Quindi il Cipe verifica il rapporto costi e benefici: questa fase può durare anni, fino a quando il progetto non viene portato al Consiglio dei Ministri per l'approvazione. A questo punto l'opera è coperta finanziariamente e si procede con la gara per l'affidamento dei lavori. E qui, non di rado, succede che l'impresa arrivata

seconda contesti la gara, così si ferma tutto e il cantiere non parte. Ovviamente, più il bando è complesso o fatto male, più le ditte che non vincono hanno gioco facile con i cavilli. Quando poi finalmente il cantiere si apre, possono intervenire «imprevisti» che richiedono varianti in corso d'opera, e allora si ritorna di nuovo all'iter di approvazione.

[...]I tempi morti : a pesare sui tempi biblici ci sono quelli che UVER definisce «i tempi di attraversamento tra una fase e l'altra». Sono imputabili ad adempimenti amministrativi e allungano del 42% il tempo di realizzazione di un'opera pubblica. Un esempio, spiega Ance, riguarda Roma, dove non si riescono a riunire le commissioni di gara per aggiudicare i lavori di manutenzione stradale: in pratica, non si trovano i commissari di gara che scelgono chi dovrebbe aggiustare le buche. Secondo il rapporto UVER, i problemi attraversano tutte le fasi, a partire dalle carenze nella progettazione, dalla complessità degli iter autorizzativi e dalle incertezze finanziarie (negli ultimi 10 anni le risorse per le infrastrutture sono calate del 36%). I governi Letta, Renzi e Gentiloni hanno recuperato fondi con il decreto Sblocca Italia aggirando il Patto di Stabilità, ma questi soldi sono stati bloccati, a loro volta, dai tempi morti e dal Codice degli appalti. C'è poi la generale debolezza della governance del soggetto attuatore. Tutti fattori che «(...) hanno assunto un carattere sistemico», scrive UVER In altre parole: non se ne esce.

La corruzione e il nuovo Codice degli appalti : nel nostro Paese la corruzione si annida proprio negli appalti di opere pubbliche. La buona notizia è che, nel 2016, è entrato in vigore il nuovo Codice degli appalti, con lo scopo di rendere le procedure più selettive e trasparenti. La cattiva notizia è che il nuovo regolamento sta contribuendo a dilatare ulteriormente i tempi del 50%. Parliamo delle procedure per il controllo delle offerte economicamente più vantaggiose, il controllo obbligatorio delle offerte anche nel caso di ribassi minimi, i limiti ai subappalti per lavori, servizi e forniture e l'obbligo di verifica dei costi della manodopera. Tutte norme sensate che però si innestano, ancora una volta, su un corpo burocratico malato>>. A tutto ciò aggiungerei il “Mose “ di Venezia su cui forse è meglio stendere un velo pietoso...

Sono partito, come al solito, per esprimere miei pensieri e commenti personali ma, in corso d'opera, come in chiusura, ritengo dover cedere la “penna” a pensieri più significativi ed autorevoli come la seguente citazione di Piero Gobetti utilizzata da Cottarelli in apertura del suo libro sui Sette Peccati dell'economia italiana :

<< Come non bastano le antiche glorie a darci la grandezza presente, così non bastano i presenti difetti a toglierci la grandezza futura, se sappiamo volere, se vogliamo sinceramente rinnovarci >>.

Una minima dose di ottimismo non guasta...

**Tobia Costagliola**

# CANTIERISTICA PIU' FORTE E SELETTIVA, ITALIA IN RIPRESA

## L'analisi di Assonave

ASSONAVE - *Associazione Nazionale dell'Industria Navalmecanica con sede a Roma, rappresenta la gran parte dell'industria navalmecanica italiana raggruppando cantieri di costruzione, di riparazione, produttori di sistemi e componenti ad uso navale e società di ricerca, assicurando un'occupazione diretta e indotta di oltre 35.000 unità e un valore della produzione di circa 5 mldi €, in gran parte derivante dall'export.*

**ROMA**, 11 Luglio 2018. Si è tenuta a Roma, sotto la presidenza dell'Amb. Vincenzo Petrone, l'Assemblea degli Associati e degli Aggregati di ASSONAVE, l'Associazione che rappresenta gran parte dell'industria navalmecanica italiana che ha approvato il Bilancio 2017 e il Preventivo 2018. Ne è emerso un quadro del settore cantieristico mondiale che inizia a dare i primi segnali di ripresa, dopo i minimi ventennali segnati nel 2016, quindi devono essere attentamente ponderati i tassi di crescita registrati nel 2017.

La ripresa inoltre non risulta essere omogenea, con settori quali quello crocieristico che si conferma in ottima salute, i settori militare e nautico che evidenziano prospettive sempre più promettenti, quello delle navi standard e High Tech in ripresa, mentre il segmento Offshore è ancora praticamente fermo. E' per questo che il 2017 si può definire l'”anno della ripresa selettiva”. L'andamento di mercato degli ultimi anni è frutto dell'eccesso di capacità produttiva generato, prevalentemente, dai cantieri asiatici, i quali, supportati dallo Stato, hanno conseguentemente portato avanti una pericolosa politica di dumping. Questo ha generato ordini speculativi da parte degli armatori superiori alla capacità di assorbimento del mercato, con conseguente eccesso di offerta da parte degli armatori e calo dei noli, a tutto vantaggio delle economie esportatrici (Cina in primis), dal momento che il 90% dei traffici avviene via mare. Il mancato rispetto dei fondamentali di mercato e la conseguente over-supply generatasi ha provocato però il crollo degli ordini del 2016, con conseguenti chiusure di cantieri, licenziamenti e interventi di salvataggio statale nella cantieristica asiatica, soprattutto coreana. Tutto ciò a riprova del fatto che i mercati non possono essere artificialmente alterati troppo a lungo.

La cantieristica italiana, e la relativa supply chain, grazie alla propria capacità strategica, si continuano a trovare complessivamente dalla parte giusta del mercato, essendosi concentrati nei tre segmenti, Cruise, Militare e Nautica, dove il dumping asiatico non ha potuto esprimersi, poiché essendo segmenti ad altissimo valore aggiunto erano più alte le barriere all'ingresso.

In particolare, nel 2017 gli ordini mondiali di nuove navi mercantili si sono attestati sui 21,5 Milioni di tonnellate di stazza lorda compensata (Tslc.) in crescita del 94% rispetto al 2016 ( 11,1 Mil. Tslc).

In dettaglio, in termini di tipologia di mezzi, gli ordini di navi da trasporto standard ammontano a 12,3 Mil. Tslc, quasi tre volte i volumi 2016 (4,7 Mil. Tslc), mentre gli ordinativi di navi high-tech sono aumentati del 51% a 6,3 Mil. Tslc (4,1 Mil. Tslc. nel 2016).

Nel 2017 il quadro del mercato mercantile complessivo ha visto quindi un inizio di ripresa, dopo un 2016 di probabile, e auspicabile, punto di minimo generale. Cio' nonostante il livello di consegne 2017 e' risultato superiore al livello di nuovi ordini di ben 14 milioni di Tslc., e cio' e' indicativo del perpetrarsi di una situazione di sbilanciamento tra la capacita' produttiva mondiale e la capacita' del mercato di assorbire tale capacita' produttiva, con conseguente permanere di una situazione di crisi per *overcapacity* e *oversupply*.

Inoltre, e' interessante notare come l'Europa, in termini di equilibrio e bilanciamento rispetto alla propria capacita' produttiva, continui ad essere in trend totalmente opposto rispetto al resto del mercato mondiale, con il proprio portafoglio ordini che cresce di piu' rispetto alle consegne e già adesso infatti, secondo le stime del broker Clarkson, la valorizzazione del portafoglio ordini europeo per le sole navi commerciali ad aprile 2008 vedrebbe l'Europa leader con 62 miliardi di US\$, seguita dalla Cina con 60,3 miliardi di dollari, e dalla Corea, con 50,5 miliardi di dollari, mentre il Giappone arriva a soli 27,1 miliardi di dollari.

La relazione del Presidente di Assonave all'Assemblea dei Soci fa un'analisi dell'andamento di mercato di tutti i principali segmenti da cui emerge, in particolare, che il settore Cruise fa registrare un nuovo anno d'oro, con il 2017 che chiude con un livello di nuovi ordini elevato, 23 navi superiori a 10.000 tslc., contro le 25 del 2016, per un totale di 71.200 LB (letti bassi) contro 45.162 LB nel 2016. Fincantieri, con VARD, ha acquisito 12 navi, oltre a 3 unità soggette a MOA. Il portafoglio ordini Fincantieri si attesta al livello record di 80 navi, pari a 225.600 LB, e supera i 9 milioni di Tslc., contro le circa 4,2 Milioni di Tslc. di fine 2007, anno del picco di ordinativi ante-crisi economico finanziaria.

In campo militare, nel 2017 sono stati perfezionati ordini per un valore di circa Euro 16 Mld. (pari a 66 unità) contro Euro 12,9 Mld. (60 unità) del 2016 (+31% in valore). Per quanto riguarda la nautica da diporto, nel 2017 si è registrato un +11% rispetto all'anno precedente nelle vendite di imbarcazioni di nuova costruzione, un +19% nel fatturato complessivo e un +13% nel valore della sola produzione cantieristica, per un totale di 22,9 miliardi di euro. Molte di queste imbarcazioni sono made in Italy, con l'Italia che esporta l'88% della sua produzione (dati Nautica Italiana).

Il mercato delle riparazioni vede nel 2017 un lieve aumento di ordini, in linea con la ripresa tendenziale del trasporto marittimo globale, anche se dobbiamo attendere un consolidamento di tale tendenza prima di poter trarre indicazioni di medio termine. In tale contesto, la cantieristica italiana e Fincantieri in particolare, hanno continuato a concentrarsi quando possibile su progetti di riparazione e conversione ad alta tecnologia e ad alto valore, tra cui il settore dell'upgrade e della conversione di navi da crociera.

In termini di aree geografiche, la Cina si conferma, con i suoi 7,2 Mil. Tslc, il paese leader mondiale nel 2017, con una quota del 33% (+2 punti vs 2016) seguita dalla Corea, che, dopo aver registrato il suo minimo storico nel 2016, si attesta al 32%, a fronte di circa 6,9 Mil. Tslc. di nuovi ordini. Di tali ordini, il 43% ha riguardato navi "tanker", tipologia per la quale la Corea si è aggiudicata circa metà della domanda mondiale (48% di quota), ma non dobbiamo dimenticare che parte rilevante delle acquisizioni sono state generate in Corea, anche per mezzo di società armatoriali direttamente legate allo Stato, con il chiaro obiettivo di mitigare la crisi cantieristica del Paese.

La cantieristica europea ha acquisito ordini per circa 3,6 Mil. Tslc. (+ 20% rispetto al 2016), valore riconducibile per l'80% alle navi da crociera. La quota di mercato tuttavia si attesta al 17%, in diminuzione di ben 10 punti rispetto al 2016, anno però da considerarsi anomalo in termini di quota di mercato raggiunta dall'Europa. Il Giappone consegue una quota del 6%, a fronte di ordinativi pari ad appena 1,4 Mil. Tslc., in ulteriore diminuzione rispetto a già drammatici 1,5 Mil. Tslc. del 2016.

## LA NAVALMECCANICA ITALIANA

Alla luce di ciò, la navalmeccanica italiana, al pari di quella europea, non solo esce molto bene da un lungo periodo di crisi, ma e' più forte di prima, e soprattutto dimostra di avere, a differenza dei concorrenti Asiatici, un sistema produttivo equilibrato, e in espansione, senza beneficiare di aiuti di Stato. Come già notato in passato, i sistemi economici non consentono infatti di essere alterati nel lungo termine ed i nodi sono venuti al pettine generando la grande crisi del 2016, con chiusure e licenziamenti in Asia, a cui sono seguite pesanti ristrutturazioni del sistema produttivo e piani di recupero spesso supportati ancora dallo Stato, soprattutto in Corea, il che dimostra che il problema e' ancora tutto da risolvere, ed e' per questo che Assonave, nell' ultimo anno, ha incrementato sostanzialmente le proprie attività europee ed internazionali. La *mission* di Assonave si può sintetizzare nel sostenere la competitività dei cantieri e dei fornitori navalmeccanici nazionali tramite attività di rappresentanza (sui piani governativi di settore e sugli strumenti normativi nazionali e comunitari), e stimolo e supporto alla competitività degli associati, e sulla base di tale *Mission*, Assonave nel 2017 ha portato avanti 26 attività fondamentali in Europa o a livello nazionale, descritte in dettaglio nella relazione del presidente.

Tra le prime, si ricordano quelle relative alla riorganizzazione di Sea Europe (Associazione Marittima Europea), al presidio delle attività relative alla Programmazione Economica 2021-2028 della UE, alla riorganizzazione della piattaforma tecnologica Waterborne 2.0, alla partecipazione assidua ai tavoli UE ed OCSE (quali ad esempio il WP6), all'organizzazione ed alla partecipazione allo Shipbuilding Dialogue Eu-Cina, alle azioni di rappresentanza che hanno favorito la decisione cinese di ridurre i limiti agli investimenti esteri nella cantieristica a partire da fine 2018, al supporto alla revisione dello studio sulla sfida cinese del Prof. Jonathan Holslag, Consigliere Speciale del Vice-Presidente della Commissione Europea Timmerman, allo svolgimento di attività per sfruttare al meglio le opportunità, in area militare, derivanti dall'*European Defense Fund*.

Assonave sta inoltre portando avanti la proposta di includere il settore della costruzione navale tra quelli che possano beneficiare degli aiuti di Stato a finalità regionale; sta sviluppando, su brief dei Capi di Stato e di Governo italiano e francese, una Roadmap Assonave – Gican (la associazione navalmeccanica francese) in campo R&I nel settore della costruzione navale; ha posto in essere azioni di rappresentanza che hanno portato il Parlamento Europeo ed il Comitato Economico e Sociale Europeo (CESE) a richiedere alla Commissione Europea la redazione di una nuova ambiziosa strategia di politica industriale per la navalmeccanica; ha favorito, con Sea Europe, l'organizzazione del "*European Shipping Industry Stakeholders Forum*" di Varna, e della "*Sea Europe Maritime Technology Conference*" di Bruxelles; ha svolto azioni lobbistiche finalizzate ad influenzare i contenuti di alcune Direttive e Regolamenti in discussione di interesse del comparto navalmeccanico; ha contribuito

all'ottimizzazione dello studio sulle "Nuove tendenze nella globalizzazione nella costruzione navale e nelle forniture marittime" che la Commissione Europea ha affidato ad una società di ricerche di mercato specializzata; ha assunto un ruolo direttivo nel ENMC (European Network of Maritime Clusters), la confederazione europea dei cluster marittimi nazionali.

Assonave ha, infine, partecipato attivamente alle attività di Confindustria; si è adoperata per l'aumento degli stanziamenti ai sensi del DM n. 196 del 10/06/2015; ha raccomandato e salutato con soddisfazione l'inserimento in legge di Stabilità 2018 di strumenti di ausilio al comparto navalmeccanico, quali la voce "Sviluppo e sicurezza della navigazione e del trasporto Marittimo» per oltre Euro 180 milioni; ha avviato un proficuo processo di collaborazione attiva con la nuova Direzione del MIT; si è adoperata per favorire l'aggregazione della rappresentanza marittima e la concentrazione nella Governance Istituzionale dell'economia del mare; ha aderito ed ha partecipato attivamente alla riorganizzazione del *Cluster Blue Italian Growth*; ha iniziato a generare risparmi concreti per centinaia di migliaia di Euro per i propri associati grazie ad un progetto, di propria ideazione, denominato *COP*, che favorisce la creazione di centrali di acquisto tra gli associati; ha completato il progetto denominato *Eurofin*, finalizzato alla mappatura del mondo dei finanziamenti a credito agevolato o a fondo perduto, a partire da quelli Europei, identificando quanto potenzialmente aggredibile dai Soci Assonave e come aggredirlo; ha infine implementato la circolazione filtrata di un grosso quantitativo di notizie, in tempo reale, sulle attività svolte e sulle informative rilevanti al comparto navalmeccanico, tra cui una Rassegna Stampa con focus sull'area mare.

## LE SFIDE PER UN CARICO DI LAVORO ECCEZIONALE

In conclusione, la maggior parte degli associati sono oggi concentrati a rispondere alle sfide generate da un carico di lavoro eccezionale, e questo può trasformarsi in un pericolo se si dimenticasse di approntare già da oggi una strategia di massimizzazione della competitività futura. Assonave vuole e può essere un valido supporto in tal senso, operando per incrementare la competitività del comparto nel suo complesso. Sarà però fondamentale non perdere la lezione del crollo del 2016, puntando alla costruzione di un mercato con regole nuove, condivise, cogenti e applicabili ovunque indistintamente, strutturando poi le aziende associate su tali logiche.

E' pertanto sempre più imperativo ragionare in termini di sistema, e lavorare in modo tale da creare le condizioni perché il sistema navalmeccanico italiano prosperi nel suo complesso e nel lungo termine. Assonave nel 2017 ha sviluppato progetti concreti e tangibili, nonostante le limitate risorse a disposizione, ma ora è chiamata a fare un ulteriore salto di qualità attraverso il supporto dei propri associati per restituire al comparto navalmeccanico, ed all'industria marittima, il peso politico che merita, sia a livello italiano che europeo.

Al termine dei lavori, il Presidente Vincenzo Petrone ha commentato: *"La priorità che Assonave deve perseguire nel 2018 è duplice: da un lato far sì che il ruolo da protagonista giocato dalla navalmeccanica italiana nel mondo si rifletta adeguatamente negli organismi europei di rappresentanza del settore, mi riferisco principalmente a Sea Europe e al cluster europeo dell'industria marittima. Dall'altro, Assonave parteciperà in prima linea allo sforzo congiunto dei grandi organismi di rappresentanza europei affinché la Commissione dedichi attenzione politica e risorse finanziarie per mantenere e*

*sviluppare ulteriormente la ricerca e innovazione nella nostra industria al fine di preservarne la leadership mondiale”.*

Petrone ha poi concluso: "E' giunto il momento che in Europa si prenda atto che le moderne piattaforme navali sviluppate dai cantieri del nostro continente sono l'esempio più eloquente delle eccellenze che l'industria europea sa sviluppare e affermare sui mercati mondiali"

Per ulteriori info : +39-06-84 514 201 +39-06-84 514 224 [assonave@assonave.it](mailto:assonave@assonave.it)

o\*o\*o\*o\*o\*o

## **LA GIORNATA DEI NAVIGANTI: quanti problemi escono dalla domenica del mare!**

Riceviamo e pubblichiamo dal Dicastero per il servizio dello sviluppo umano integrale - Messaggio della Domenica del Mare 2018 (8 luglio 2018)

Cardinale Peter A. Turkson

Nel celebrare la Domenica del Mare, siamo invitati a ricordare i circa 1.200.000 marittimi di ogni nazionalità, che professano fedi diverse, costretti a vivere per svariati mesi nello spazio ristretto di una nave, separati dalle loro famiglie e dai loro cari, senza poter partecipare agli eventi famigliari più importanti e significativi (compleanni, laurea, ecc.) ed essere presenti nei periodi di prova e difficoltà, quali la malattia e la morte.

Con la loro professione, i marittimi svolgono un ruolo significativo nella nostra economia globale trasportando, da una parte all'altra del globo, il 90% di tutti i beni che utilizziamo nella nostra vita quotidiana. Per questo motivo, oggi mentre preghiamo per queste persone, ovunque esse siano, vogliamo anche esprimere la nostra gratitudine per il loro lavoro, pesante e colmo di sacrifici.

Tra le difficoltà che la gente del mare affronta quotidianamente troviamo le seguenti:

### **Negazione del permesso di sbarcare e di visitare le navi**

Con la meccanizzazione e l'automatizzazione, il tempo di sosta delle navi in porto si è ridotto al minimo, per cui all'equipaggio non rimane tempo sufficiente per riposare e rilassarsi. Inoltre, anche se l'introduzione del Codice internazionale per la sicurezza delle navi e degli impianti portuali (ISPS) ha migliorato la sicurezza in mare, allo stesso tempo questo strumento si è rivelato particolarmente restrittivo per i marittimi. In numerosi porti, gli equipaggi hanno sempre più difficoltà ad ottenere il permesso di scendere a terra, a causa della politica aziendale e di regolamenti restrittivi e discriminatori imposti dai Governi. A ciò si deve aggiungere il fatto che a molti dei nostri cappellani e volontari che visitano le navi viene negato il permesso di entrare in porto o di salire a bordo delle navi per fornire benessere materiale e spirituale ai marittimi che raggiungono la costa dopo settimane di navigazione.

Deploriamo questi fatti che contraddicono lo spirito della Regola 4.4 della Convenzione sul lavoro marittimo (MLC)<sup>1</sup>, entrata in vigore il 20 agosto 2013, allo



scopo di migliorare il benessere dei marittimi. Gli equipaggi non dovrebbero vedersi negata la libertà di scendere a terra così come ai cappellani e ai volontari non dovrebbe essere rifiutato il diritto di salire a bordo delle navi.

### Violenza in mare e pirateria

Sebbene la situazione sia migliorata rispetto agli anni precedenti, vogliamo invitare ciascuno ad essere più vigile riguardo alla violenza in mare, che generalmente è caratterizzata dalla pirateria. La causa principale della pirateria è sempre legata all'instabilità politica e spesso all'industria della pesca. La pesca illegale, non dichiarata e non regolamentata (IUU) ha privato molti Stati costieri delle loro risorse marine naturali, creando una situazione di estrema povertà nel paese, e rendendo facile per individui senza scrupoli trasformare pescatori disperati e senza lavoro in pirati.

Chiediamo ai Governi e agli armatori di mettere in atto tutti i meccanismi necessari per proteggere la vita delle persone in mare e ridurre al minimo il costo economico.

### Abbandono di navi e equipaggi

L'abbandono di navi e equipaggi non rappresenta un problema nuovo per l'industria marittima. Secondo un articolo di giornale<sup>2</sup>, tra il 2012 e il 2017 oltre 1.300 marittimi sono stati abbandonati per ragioni diverse in porti stranieri lontani da casa, spesso senza salario e senza riserve di cibo e carburante per la nave. Una volta abbandonati, i marittimi vengono lasciati soli a preoccuparsi del cibo, del salario, del loro stato di immigrati e di molte altre questioni, a meno che non siano assistiti da un'organizzazione di welfare.

Vogliamo esprimere la nostra sincera gratitudine a tutti i cappellani e volontari delle Stella Maris che, da Malta al Sudafrica, dal Regno Unito agli Stati Uniti, per mesi interi hanno fornito supporto materiale, spirituale, legale e psicologico a diversi equipaggi di navi abbandonate, e continuano tuttora a farlo.

Chiediamo che venga data piena attuazione degli emendamenti della MLC 2006, e che venga messo in atto un sistema di sicurezza finanziaria volto a garantire che gli armatori assegnino un risarcimento ai marittimi e alle loro famiglie in caso di abbandono<sup>3</sup>.

### Impatto ambientale sugli oceani

Nella Laudato Si Papa Francesco afferma: “E’ diventato urgente e impellente lo sviluppo di politiche affinché nei prossimi anni l’emissione di biossido di carbonio e di altri gas altamente inquinanti si riduca drasticamente, ad esempio, sostituendo i combustibili fossili e sviluppando fonti di energia rinnovabile” (n. 26).

Come ogni tipo di trasporto che utilizza combustibili fossili, le navi producono emissioni di biossido di carbonio che contribuiscono in modo significativo al cambiamento climatico globale e all'acidificazione degli oceani. Oltre al biossido di carbonio, queste navi rilasciano anche un certo numero di altri inquinanti che non fanno altro che accrescere il problema.

Sosteniamo gli sforzi compiuti dall'Organizzazione Marittima Internazionale (OMI) per prevenire e ridurre in modo significativo da parte del settore marittimo, l'inquinamento marino da plastica, diminuire le emissioni di gas serra prodotte dalle navi, e implementare altre normative che impongono l'uso di carburanti più puliti in mare.

Infine, invociamo Maria, Stella del Mare, affinché estenda la sua materna protezione sulla gente del mare e la guidi nei pericoli verso un porto sicuro.

Cardinale Peter A. Turkson, Prefetto

o\*o\*o\*o\*o

## GIROLAMO PALOMBA – MAESTRO D’ASCIA, ARTISTA DELLE FORME DI CARENA, una lezione memorabile

di Silvestro Sannino

### UNA SINTESI DI ESPERIENZA E DI ARTE

Torre del Greco può annoverare con orgoglio il maestro d’ascia Girolamo Palomba tra i figli benemeriti che hanno reso onore e lustro alla città nel campo delle costruzioni navali. Girolamo era nato nel 1927 in una famiglia il cui capostipite, il trisavolo Giuseppe, si industria nelle costruzioni navali in legno a metà ‘800. Era l’epoca in cui nella città del corallo si armavano fino a 400 coralline, feluche attrezzate per la pesca del corallo sui banchi della Sentinella, di Trapani, di Alghero, della Galite...

Ciascuna corallina aveva un equipaggio di otto-dieci uomini ed i larghi marciapiedi delle vie marine della città vesuviana fungevano da cantieri navali aggiunti a quelli della spiaggia del porto. Se si considerano ancora le maestranze impegnate nelle costruzioni di naviglio nuovo, quelle adibite ai lavori di rimessaggio, ai segantini che preparavano il legno per ricavare ossature e fasciame, ai maestri velai, agli addetti alle reti (i rezzinielli) etc., si può ben capire la dimensione dell’attività legata alla pesca del corallo. I cantieri Palomba estendono la propria attività ad altre tipologie di navi, da carico e da diporto, con dimensioni che superano le 300 tsl (tonnellate di stazza lorda). Girolamo prende il diploma di Ragioneria ma la sua mente, il suo pensiero non erano rivolti tanto alla partita doppia bensì alle forme di carena da realizzare per le esigenze del tipo di nave. Egli aveva, come dirà Giovanni Aimone Cat, l’istinto per le costruzioni navali ed interpretava il ruolo del maestro d’ascia nel senso più classico del termine. Ogni carena nuova da pensare, progettare e realizzare doveva soddisfare precisi requisiti di idrodinamica navale, di robustezza dello scafo, di ambiente confortevole e sicuro in tutte le condizioni meteomarine. La scelta del legname più adatto per le singole strutture, la stagione del taglio degli alberi, la loro segatura, la stagionatura, la sagomatura, l’assemblaggio, la chiodatura in legno, il calafataggio costituivano operazioni che richiedevano sapienza, attenzione, esperienza. La soluzione della forma ottimale di carena scaturiva anche da una stretta cooperazione tra armatore e costruttore. Bisognava tradurre in progetto esigenze specifiche emergenti da un ragionevole compromesso tra condizioni di esercizio, operative ed esperienza empirica.

## IL MAESTRO D'ASCIA NELLA STORIA

L'attività del maestro d'ascia ha origini remote che si perdono nella notte dei tempi. La letteratura ci indica il primo maestro d'ascia, Argo, il costruttore dell'omonima nave pilotata da Tifi verso la lontana Colchide per la conquista del Vello d'Oro. Argo si avvale dei preziosi consigli di Atena, dea della sapienza. Ma pure Ulisse fa un lavoro da maestro d'ascia quando costruisce la sua skedia (che non è una zattera!) per lasciare l'isola di Ogigia della bella ninfa Calipso e dirigersi alla sua Itaca. Le forme di carena sono già evolute, frutto di un progresso plurimillenario che l'uomo ha costruito con l'osservazione, con l'ingegno, con la pratica nautica. Eppure quelle forme sono sempre in evoluzione. Tucidide ci informa che i Corintii erano maestri nella mariniera ed Aminocle introdusse la triera, nave da guerra, diversa da quella da carico, con requisiti specifici. Ma la costruzione della nave non è affidata solo all'occhio esperto del maestro d'ascia; essa si basa su un progetto che prevede la corretta impostazione delle strutture dello scafo a partire dalla chiglia, come indica Platone in una celebre similitudine in cui paragona le forme della nave a quelle della vita e specifica che per realizzare una carena è necessario un progetto; pure Aristotele parla di progettisti navali (arkitektōnes) eletti dal popolo ateniese. I Cartaginesi, eredi dei Fenici, avevano raggiunto un livello avanzato nella mariniera come si può desumere dalla dislocazione del loro arsenale e dal fatto che indicavano le costole con lettere dell'alfabeto. E' un primo esempio di lavoro industriale in serie. I Romani, popolo di agricoltori, da una nave catturata ai Cartaginesi appresero molti segreti e durante la prima guerra punica, come ricorda lo storico Polibio, furono in grado di costruire una flotta di 220 navi in soli tre mesi impiegando legno poco stagionato. Nel periodo antico si costruiscono navi capaci di trasportare oltre 500 persone più il carico di grano (la nave Siracusana, la nave dello storico Flavio Giuseppe, la nave di San Paolo, la nave Iside del poeta Luciano...). I maestri d'ascia avevano il know-how per realizzare giganti del mare con dislocamenti di circa 2000 tonnellate. Durante le grandi scoperte geografiche si rese necessario realizzare navi di piccolo pescaggio e molto manovriere, come la caravella. Il maestro d'ascia con l'ausilio del pilota navigatore realizzava forme di carena e sistemi di velatura tali da rendere possibile la manovra sui bassi fondali, nei fiumi e stringere il vento fino ai 40° - 50°. I maestri d'ascia portoghesi, Lavanha e Oliveira, nel XVI secolo fanno largo uso della geometria Euclidea per tracciare le forme della nave e fornire regole per il calcolo della stazza. Mucha attenzione viene posta alla stagionatura del legname anche per preservare lo scafo dalla terribile teredo navalis nei lunghi viaggi in mari tropicali. Colombo nel quarto viaggio ebbe gli scafi bucati e dovette "far costa" in Santa Gloria, baia della Giamaica, ove rimase arenato fino all'arrivo dei soccorsi invocati da Diego Mendez e Fieschi. La nave Victoria, nel primo giro del mondo durato tre anni non ebbe problemi di tarli da teredo navalis. Nel XVII si assiste ad una rapida evoluzione nelle competenze di tecnologia navale dei costruttori di navi. In meno di un secolo si passa dalla fase del carpentiere, che opera senza calcoli e senza piani, con metodi puramente empirici; segue la fase dei costruttori che impiegano piani e regole geometriche ma senza calcoli. Si approda infine alla fase degli ingegneri che progettano e costruiscono con disegni e calcoli matematici. Il maestro d'ascia si distingue dal semplice carpentiere perché è in grado

di tracciare piani di costruzione da cui ricavare le dimensioni degli elementi della carena e dello scafo in generale, alberatura e velatura compresi. In questa categoria si può collocare il nostro maestro Girolamo Palomba.

## IL SAN GIUSEPPE DUE

Il sito dei Cantieri Palomba riporta numerose costruzioni in legno fatte per armatori di varie regioni. Ma tra le “creature” di Girolamo un ruolo speciale, privilegiato spetta al San Giuseppe Due, una magnifica feluca attrezzata con vele latine, la prua rinforzata da una lastra di acciaio ed un motore ausiliario di 120 cavalli. Essa fu costruita nel 1968 per l'armatore Giovanni Aimone Cat, figlio di Mario, Capo di Stato Maggiore dell'Aeronautica durante la seconda guerra mondiale. Giovanni proviene dagli studi classici e da una laurea in Scienze Agrarie ma ha una gran passione per il mare, un'attrazione istintiva per esso, che lo porta a fare esperienze su gozzi che trasportavano pozzolana. Educato a una visione epica della vita, nella sua Anzio concepisce una barca in grado di navigare gli oceani, lo Stretto di Drake perennemente tempestoso e giungere in Antartide. Nella sua mente coesistono lo stimolo all'impresa nautica ed una finalità di ricerca scientifica. Sceglie i Cantieri Palomba per realizzare il suo proposito e qui incontra il maestro Girolamo con il quale stringe un rapporto di collaborazione di carattere tecnico nautico connotato della più genuina arte marinaresca che si trasformerà in un sodalizio culturale di profonda umanità e stima reciproca, sempre vivificato e rinforzato durante il loro arco esistenziale. Il Com. Aimone Cat produce schizzi di ogni particolare della feluca che sottopone al vaglio di maestro Girolamo; espone le esigenze operative di un viaggio lungo e difficile e si cercano le soluzioni più adeguate. La traduzione di idee, di studi e di esperienze porta al risultato di una nave dalla linea elegante, robusta, capace di scivolare lungo i pendii delle onde lunghe (swell) e di assorbire i rovesci di “green water” del mare incrociato. Gli spazi interni sono concepiti in modo da fornire sicuro riparo dai movimenti di rollio e beccheggio e dagli sbalzi di temperature dei mari antartici. Girolamo Palomba segna nel suo brogliaccio, con cura e precisione, gli elementi geometrici della carena, dello scafo, dell'attrezzatura e delle manovre fisse e volanti. Un modellino in scala completa lo studio propedeutico. Sono dati frutto di un progetto che trova la sua versione definitiva non senza avere esaminato tutti gli elementi e le esigenze che il caso speciale imponeva. Dopo una serie di intoppi, che non mancano mai in imprese del genere, il San Giuseppe Due molla gli ormeggi il 27 giugno 1969 con destinazione Antartide. La rotta seguita è quella tipica sin dai viaggi di scoperta: Isole di Capo Verde luglio, Rio de Janeiro novembre 1969, Buenos Aires dicembre e fino a luglio 1970; in settembre a Stanley nelle Falkland, in novembre in Ushuaia nel sud Argentina e poi lo Stretto di Drake per approdare in dicembre a Deception in Antartide. Dopo una serie di operazioni e misure di campo magnetico terrestre il San Giuseppe cambia l'equipaggio troppo stanco e saluta i pinguini a fine febbraio 1971. La feluca tocca Stanley, si ingolfa a est con sosta all'isola di S. Elena, quindi l'isola Ascensione e poi Dakar ed infine Anzio nel novembre 1971. Durante il viaggio Aimone Cat fu in costante contatto con maestro Girolamo per risolvere i problemi tecnici sorti in itinere. Il San Giuseppe Due ritorna in Antartide nel 1973; in seguito naviga nell'Atlantico in diversi viaggi. Viene anche utilizzato come nave scuola dagli alunni dell'ITN di Torre del Greco e nel 1992 partecipa alla Gran Regata in onore di Cristoforo Colombo. In quella occasione ebbi modi di fornire alcuni strumenti nautici del tempo ed impartire

semplici lezioni di nautica delle scoperte all'ufficiale di rotta miss Frances Havens che tenne un diario di bordo con le osservazioni fatte. Il Com.te Aimone Cat, che nel frattempo aveva conseguito il titolo di Capitano, mi invitò a partecipare alla regata ma problemi di famiglia mi impedirono di fare l'interessante esperienza.

Un episodio significativo e simpatico a corollario di questa nota sul maestro d'ascia.

Alla fine degli anni '80 visitai la nave punica conservata nel museo di Marsala. Rimasi colpito dal particolare incastro operato sui due pezzi della chiglia per conservare la necessaria robustezza. Si trattava di una imparellatura con una feritoia tra le parti nella quale si inseriva un cuneo che veniva spinto con vigorosi colpi di martello. In un incontro con Girolamo Palomba gli esposi la soluzione ed il maestro d'ascia, con il suo solito sorriso cordiale, mi invitò a vedere un tratto di chiglia di una sua nave in rimessaggio che mostrava l'incastro identico a quello della nave punica del III secolo a.C. Come vede è una soluzione che adottiamo normalmente e che chiamiamo "chiave" disse semplicemente mastro Girolamo, che da pochi giorni ci ha lasciato.

Un pensiero costante di maestro Girolamo era quello di realizzare corsi professionali di maestri d'ascia per invogliare i giovani a seguire la via di un'arte che se assistita da attitudine e convinzione può dare molte soddisfazioni sul piano professionale e tenere viva una tradizione di lunga e nobile navigazione antropologica. Si è sempre in tempo per fare qualcosa di buono; intanto un suo pronipote ha raccolto l'eredità ed ora affianca il nonno cap. Giuseppe nella conduzione dei Cantieri Palomba.

**Silvestro Sannino**, Torre del Greco 12 luglio 2018

---

## **CALEIDOSCOPIO**

### **NAPLES SHIPPING WEEK DAL 24 AL 29 SETTEMBRE 2018**

NAPOLI L'evento, che si alterna con la Genoa Shipping Week, è organizzato insieme a Click Utility. Da Lunedì 24 a Martedì 25 Eventi speciali culturali avranno luogo in diverse location cittadine, promossi da Università, Enti di Ricerca, Aziende e Associazioni Mercoledì 26 Conferenza di profilo scientifico organizzato dalle Università Giovedì 27 e Venerdì 28 PORT&SHIPPING TECH Conferenze e Workshop c/o la Stazione Marittima. Venerdì 27 cena mediterranea a Castel Sant'Elmo. Sabato 29 Ulteriori iniziative e networking divulgativi (Porto aperto) Il Propeller Club Nazionale avrà un proprio stand all'interno della Stazione Marittima (27/28 Settembre) che sarà a disposizione di tutti i Soci, Ospiti ed Amici.

### **PLEASURE CRAFT , LA POLIZZA SIATSAIL**

Nautica da diporto, yachts e maxi yachts protagonisti della serata conclusiva per l'anno 2017/18 del Propeller Club Port of Genoa, che si è svolta lo scorso 4 luglio ( leggi l'intervento di Roberto Giorgi ) e che ha visto come scenario la Marina di Genova a Sestri Ponente, con il suo splendido skyline di imbarcazioni, patrocinatore dell'evento insieme a Siat Assicurazioni.

Ricco il parterre di soci, ospiti e autorità fra tutte l'Amm. Nicola Carlone (Direz. Maritt. Liguria e Comandante del Porto di Genova), il Dott. Paolo Emilio Signorini

(Pres. Aut. di Sist. Portuale del Mar Ligure Occidentale), e il Sindaco di Genova Marco Bucci.

Dopo i saluti di rito del Presidente del Club Avv. Giorgia Boi, e la consueta cena, la riunione è entrata nel vivo condotta dall'Ing. Lorenzo Pollicardo, Segretario Generale di Nautica Italiana, che ha voluto sottolineare come il mercato interno sia in netta ripresa, sia da un punto di vista del fatturato con un aumento del valore della produzione di nuove unità del 14%, ma anche come domanda interna che raggiunge il livello più alto dal 2012. Insomma, la nautica italiana è in buona salute.

Di notevole spessore è stato l'intervento del com.te Roberto Giorgi, Executive Chairman Fraser Worldwide Yachts di Monaco, che ha offerto dall'alto della sua esperienza una panoramica internazionale del mercato nei suoi diversi aspetti. Nonostante, il 31% degli ordini mondiali siano ad appannaggio delle cantieristica italiana, gli altri servizi che ruotano intorno non ci vedono protagonisti come invece dovremmo, sia sul fronte degli equipaggi, che degli ormeggi. Insomma, bisogna fare sistema, lasciare da parte per quanto possibile tutte le incomprensioni per attirare sulle nostre coste quante più imbarcazioni possibili. Ne abbiamo tutte le potenzialità, sarebbe veramente un peccato disperderle.

Quanto pesa per il comparto assicurativo marine italiano il settore della nautica, o meglio definito con un termine tecnico "pleasure craft"? Come illustrato dal Dott. Emanuele Carrara, Underwriter Yacht di Siat assicurazioni, il dato si assesta sui 32 milioni di euro, il 10% dell'intero mercato corpi, 76 k imbarcazioni, ben il 78% a motore e con un rapporto sinistri a premi intorno all'80%.

Grande volatilità, esposizioni importanti, massa premi limitata e margini ridotti, ne fanno un settore per specialisti, nel quale più che in altri sono necessarie professionalità e grande conoscenza di mercato ed è anche per questo che Siat, leader del settore, ha ultimamente lanciato il suo nuovo prodotto "SiatSail", una polizza multiprodotto, che sotto un unico contratto modulare, raccoglie le 3 classiche garanzie (Corpo, RC e infortuni), offrendo al Cliente anche la possibilità di sottoscrivere un'ulteriore copertura legata all'Assistenza in mare, che, dati alla mano sembra riscuotere un particolare successo.

Hanno, inoltre, dato il loro contributo di idee e impressioni sulla nautica da diporto, l'Avv. Lorenzo Fabro, Studio Legale Berlingieri Maresca, che ha illustrato gli ultimi interventi del legislatore in materia, e il Dott. Giuseppe Pappalardo, Amm. Del Marina di Genova, che in qualità di padrone di casa ha offerto una panoramica sulle notevoli opportunità del settore, in special modo per tutta la Liguria e per Genova.

Lorenzo Carovino

## PUBBLICAZIONI

*VITA E MARE* maggio/giugno 2018, il giornale della gente di mare, l'unico in Italia dopo oltre 50 anni di navigazione editoriale, organo ufficiale del Collegio Capitani lc e dm, giornale di cultura e di professionalità, specchio della marineria italiana, collegato alle associazioni dei comandanti europei, diffuso capillarmente nella penisola. Diretto da Bettina Arcuri che sa districarsi bene in questa "barcolana" normativa e tecnica.

NOTIZIARIO CSTN. E' online il numero 71 del "" per il mese di luglio 2018, la rivista CSTN Centro Studi Tradizioni Nautiche della Lega Navale Italiana. A fine mese il numero di agosto e prima di ferragosto la sorpresa di un nuovo numero

speciale, il terzo dopo quelli già pubblicati dedicati all'amm. Durand de la Pen e al mitico J.Class "Astra". [Www.cstn.it](http://www.cstn.it)

[SEA HISTORY](#) , summer 2018 organo ufficiale della National Maritime Historical Society, n. 163. Stampato e creato a News York, compie in ogni fascicolo un viaggio alla scoperta della eredità marittima dagli ancient mariners alla acquisizione e la scoperta della marineria del 21mo secolo. [Www.seahistory.org](http://www.seahistory.org)

[NASE MORE](#) , Internation Journal of Maritime dcience & Technology , vol 65 giugno 2018 edito dall'Università di Dubrovnik ( Ragusa ) articoli di stile scientifico a 360° in lingua inglese dalla tecnologia alla logistica e deimtrasporti, data base, statistiche e altro . [Www.nasemore.com](http://www.nasemore.com)

[SBE STANDBYENGINE](#) *L'avventurosa manovra della Tubul - Massimiliano Gazzale* “ Nel nostro lavoro la possibilità di un'avaria è sempre in agguato. Ogni Pilota del porto di Genova esegue diverse centinaia di manovre all'anno. Nel momento in cui si agguanta una biscagliana, oppure quando si posa il piede sullo scalandrone di una nave, deve diventare automatico girare l'interruttore che scollega i pensieri e i problemi che non riguardano la manovra che si sta per affrontare: pena la mancanza della "presenza" necessaria ad affrontare gli imprevisti. In questo articolo il Com.te Gazzale ci porta con lui durante una di queste avventure. Uno degli obiettivi del sito SBE è quello di far conoscere realtà portuali/marittime poco comuni. E' questo il motivo per cui trovate numerosi articoli scritti da persone provenienti dalle più disparate realtà. Invito chiunque si riconosca in questa filosofia a farsi avanti con storie, avventure e/o descrizioni, per raccontare il loro mondo visto e vissuto dall'interno. A presto! [John Gatti](#)

[LIGURIA BUSINESS JOURNAL](#) . Tutti i giorni su Liguria Business Journal le principali notizie economiche sulla Liguria. E le rubriche dedicate a enti locali, imprese e gli appuntamenti nelle Camere di Commercio. Ma non solo: Le Ricette del prof. Berodo escono ogni sabato per scoprire l'antica enogastronomia ligure. Sempre aggiornato il calendario "Eventi in Liguria": uno strumento di servizio con workshop, convegni, corsi di formazione in programma sul territorio regionale. Ogni mattina e ogni sera, la nostra finestra sulla finanza: le notizie di apertura e chiusura dalle principali piazze europee e l'aggiornamento delle aziende di interesse per la Liguria nelle Ultime dalla Borsa. Per ricevere sul proprio smartphone via Whatsapp le principali notizie della giornata, basta inviare un messaggio Whatsapp con scritto "Notizie On" al numero 393 8878103. [Per informare la nostra redazione su questi e altri temi \[online@bjliguria.it\]\(mailto:online@bjliguria.it\)](#)

---

## UNO SGUARDO DI PRUA

### Ogni biblioteca che muore, una parte di umanità muore anch'essa

[GENOVA Il Secolo XIX](#) di sabato 7 luglio pubblicava un articolo di Giacomo Montanari che denuncia come le biblioteche di Genova da quella di Stato ( archivio ) a quella universitaria a quelle comun ali, alle collezioni private, alle chiese sono come una bella nave alla deriva in mezzo al mare: L'ultimo funzionario pubblico, memoria storica, non è stato sostituito . Fondi antichi, raccolte, incunaboli , manoscritti, libri sono ancora in parte notevole da recuperare e portare alla luce , essi rivelano la cultura del territorio, e che territorio e che storia quella di genova, che crea identità e

sensò di appartenenza , rchisorse che posson o dare opportunità di lavoro , notorietà a livello internazionale.

ISTAT: dati emessi il 6 luglio 2018 . Un terzo degli italiani , circa 18 milioni , sono a rischio povertà, il 30% sulla media europea del 23%, una macchia d'olio che si allarga e che fa riflettere sui sentimenti di accoglienza... Povertà , condizione di inferiorità economica e sociale. Ma è probabile che in quel terzo ci siano anche molti immigrati ( lo deduciamo dalle statistiche delle case popolari ). E la Grecia ? come la mettiamo ? Il 30 giugno un ampio servizio televisivo Rai faceva vedere una pagina vergognosa in quel di Atene: lo sfratto esecutivo di 600 ( seicento ) appartamenti da parte delle banche verso proprietari insolventi...

NICARAGUA, VENEZUELA , HAITI Accidenti come sono efficienti questi regimi “ socialisti “ con la popolazione che protesta, va in piazza, chiede da mangiare e medicine per curarsi. I governi di Ortega e di Maduro sparano proiettili veri , ammazzano insomma esseri umani. Ein Haiti la popolazione sta saccheggiando empori e negozi, mancando soldi e lavoro. Povere popolazioni dei tropici inquieti .

IL CLIMA CI RIPENSA . Ritornano i ghiacci nel circolo polare artico , nel 2011 era cominciato il Passaggio a Nord la nuova rotta delle merci tra Oriente e Europa, 7200 chilometri di risparmio rispetto alle rotte tradizionali. Il famoso ghiacciaio Perito Moreno ai confini sud tra Cile e Argentina sta avanzando anziché ritirarsi suscitando l'irritazione degli attivisti del riscaldamento globale... Una statistica presa al volo per i fautori delle energie rinnovabili : 120 turbine eoliche / anno prendono fuoco... [www.portal-energia.com](http://www.portal-energia.com)

---

## QUANDO LE NAVI PARLANO

### LA NAVE FEMMINILE , MA L'AMERIGO VESPUCCI E' NEUTRO

Buongiorno Decio, Questa te la devo raccontare, mentre stavo facendo delle ricerche sul web mi imbatto in un filmato della Marina Militare "Il Vespucci intorno al Mondo". Ritorna l'annosa questione del "it o she" riferito a una nave, ma la signora dei mari, l'Amerigo Vespucci chiamarla al maschile, anzi al neutro !! Posso capire "il veliero Amerigo Vespucci" ma "Il Vespucci" proprio non mi va giù e scritto dalla Marina Militare che queste cose dovrebbe saperle. Perdona un altro sfogo su questo neutro o femminile, ma proprio non mi va giù. Potrei forse perdonare un he, egli, riferito giusto a un veliero, ma l'it mi ricorda solo quell'orrido film tratto da un romanzo di Stephen King. Un caro saluto

### Annamaria Lilla Mariotti

*La grande scrittrice Annamaria Lilla Mariotti ci trova in sintonia completa, ma già nello scorso DL NEWS l'amm. Ferraro ha fatto alcune dotte precisazioni in merito ai she e it della Marina Militare. Certo un bastimento illustre come l'Amerigo Vespucci ..., qui sotto c'è una storia che , cara Lilla, ci fa riflettere . Tu che sei una grande scrtttrice, l'ultimo tuo Il naufragio della baleniera Essex , La leggenda di Moby Dick sta avendo successo , è storia vera e di un mare che regala soddisfazioni, ma anche tragedie.*

## DENECIA, autobiografia di una barca



**Denecia di Roberto Soldatini è un libro originale e istruttivo, che Mursia ha stampato nella tradizionale biblioteca del mare, € 15.**

**Denecia è il nome di una barca ( che nome strano ma poi ci si abitua ed è tutto chiaro ...) che proviene da una stirpe di costruttori navali inglesi, Southampton, Solent, inizio '800 , la famiglia Elohim; dalle mani d'oro di questi maestri d'ascia nascerà una serie di imbarcazioni , i Moody , dal legno alla vetroresina.. Appena nato, maggio 1994, sedici tonnellate di peso, tredici metri di lunghezza in cantiere, un certo Dennis Walton con la moglie Denise acquistano questo yacht con lo scopo di fare rotta e navigare verso i paesi caldi una volta che Mr.Dennis Walton fosse andato in pensione. Il nome ? Denecia, un vezzeggiativo a metà tra Dennis e Denise , il nome della moglie ,ed ecco *Denecia*, che diventerà *Denissia*. L'autore del libro è l'ultimo skipper proprietario di Denecia, che naviga oggi sei mesi all'anno tra Mediterraneo e Mare del Nord, un direttore d'orchestra che instaura con Denecia una rapporto molto intenso e particolare . Ma è la barca che scrive in prima persona, la sua autobiografia, e ci riesce tecnicamente e con umanità alla faccia dell'antropomorfizzazione...**

**Leggete l'incipit ,nel libro capitolo Genesis :**

*“ Chi me l'avrebbe detto. Chi me l'avrebbe detto che un giorno avrei pubblicato il racconto delle mie avventure. Cominciai a scriverlo quando non mi accontentai più di figurare in un diario di bordo, e decisi di essere io stesso la penna della mia vita. Può sembrare incredibile, lo so, qualcuno potrebbe obiettare che uno yacht non sappia scrivere. ebbene, per quanto riguarda la «penna» ammetto di aver usato una metafora, neanche tanto originale. Ma non posso rivelare come in realtà io scriva, devo tenere segreto lo stratagemma che ho ideato, altrimenti ci sarebbe un'inflazione di autobiografie: ogni guscio galleggiante ne pubblicherebbe una. scrivere degli umani e della terraferma, a chi vive in un altro mondo, quello acquatico, può riuscire meglio che agli esseri umani stessi. Grazie all'obiettività del mio punto di osservazione, che potrebbe definirsi in qualche modo «extraterrestre. Qualcun altro potrebbe ribattere che una barca è una femmina, non un maschio. Ma io sono nato in Inghilterra – per questo qualche parola sarà scritta nella mia lingua – e in inglese lo yacht è un maschio. Benché gli umani miei conterranei usino il pronome personale She (lei) quando si rivolgono a una boat (barca). Quindi io sarei UNO yacht ma anche UNA sailing boat. Mi pare che ci sia una certa confusione sulla nostra sessualità. Comunque sia, nonostante la «a» finale del mio nome, io mi sono sempre considerato UNO yacht, quindi un maschio, almeno fino a un certo punto della mia vita, quando avvenne un sostanziale cambiamento. Tuttavia quella degli yacht è una sessualità relativa, perché i nostri creatori non hanno pensato a darci la possibilità di generarci da soli, o forse non ne sono stati capaci, perché a pensarci bene per loro potrebbe essere più comodo se noi potessimo dare vita da soli ad altri esemplari, per partenogenesi.*

*Il Dio del mio dio invece fu più furbo: fece in modo che le sue creature si potessero riprodurre in maniera autonoma. Un vantaggio non indifferente, che però dubito sia sempre una buona cosa: a volte questa capacità di replicarsi degli umani produce dei pessimi risultati. basta leggere i loro libri di storia per capirlo. Ebbene sì, noi yacht abbiamo quest'attitudine particolare: possiamo assimilare con facilità il contenuto dei libri che vengono portati nella nostra pancia. e ne abbiamo anche un'altra di attitudine, quella di percepire i pensieri. Ciò che so degli umani l'ho appreso ascoltandoli quando riflettono, attraverso i loro libri e dai loro racconti, quando parlano in mia presenza. Non*

*abbiamo le orecchie, è vero, ma ci sentiamo lo stesso. Non parliamo, ma come gli animali a volte riusciamo a comunicare con gli umani mediante messaggi subliminali.... “.*

**Un libro di viaggio e di mare, raccontato da “ un’insolita prospettiva “. Ma Soldatini riesce a convincere Denecia che è una Lei. Ecco che cosa dice Denecia a pag. 94 ... “ “Quando salì a bordo il mio nuovo comandante mi dovetti abituare all’idea di dover cambiare sesso. In italiano non c’è l’equivalente della parola Yacht. C’è barca ed è indubbiamente femminile. Panfilo è maschile, ma mi sembrò un po’ esagerato per tredici metri di lunghezza. Sono maschili anche il rimorchiatore, il peschereccio e il motoscafo , ma non potevo certo rientrare in quelle definizioni. Mi dovetti quindi rassegnare: non sarei più stato Il Denecia II , ma LA Denecia II, , non più UNO yacht, ma UNA barca. Sarò uno yacht trans > , dissi a me stesso. E cambiando sesso tutto sommato ebbe più senso il mio nome con la <a> finale “ .**

**Denecia lo sente e si affeziona come una femmina allo skipper che la porta in giro per i posti più belli del Mediterraneo e la riempie di attenzioni nell’arredamento , sempre meno inglese, e lei sente nella pancia ( e nell’anima? ) questo calore, vivere insieme con un Lui che ti porta nel vento. Napoli, un capitolo è dedicato a questa città, ma tutto il libro ispira cultura , arte, cucina, amici , nello spirito di chi ha posto come residenza una barca. ( DL )**

**fine**