

DL NEWS con immagini è ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte, esperto antiquario e archivistica al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e [facebook.com/dlnews2008/](http://facebook.com/dlnews2008/)  
Il nostro foglio telematico ha una diffusione di oltre 1000 destinatari a cui si aggiungono le connessioni con altre newsletter e indirizzi inviati a ventaglio dai nostri lettori ed estimatori.

QUESTO FOGLIO E' L'ULTIMO DELLA STAGIONE DI VIAGGI CHE DALL' 1 GENNAIO CI HA PORTATO A NAVIGARE CON IL RITMO DI UNA SPEDIZIONE SETTIMANALE. RIPRENDEREMO , SALVO EXPLOIT DI SPICCO, A SETTEMBRE . LA CARRETTA HA BISOGNO DI UN PO' DI BACINO PER I CONSUETI LAVORI DI MANUTENZIONE. IN AGOSTO USCIRA' UN NUMERO MONOTEMATICO DI CUI NON RIVELIAMO L'ARGOMENTO. UN GRAZIE DI CUORE AI NOSTRI COLLABORATORI, AI NOSTRI LETTORI BUONA ESTATE.

---

## CONTROPLANCIA di Massimo Granieri

### IL FUTURO DEL MERCATO DEI NOLI ?

#### QUESTIONE DI ROTTA

La boa dei primo semestre l'abbiamo già lasciata sulla nostra scia e con il Ferragosto in rotta di collisione le ferie estive sono il nostro prossimo obiettivo ma negli scagni come sulle navi, ad esse intimamente legati, si lavora come si dice in gergo SHINC (Sundays Holidays Included). Tempo di ferie ma anche di bilanci che per quanto parziali sono necessari soprattutto per il mercato dei noli che necessita di un monitoraggio costante.

Un anno che sino ad ora e ragionevolmente sino alla fine dovrebbe, il condizionale in questo caso è più che mai di rigore, superare il bilancio dello scorso. Nulla di eclatante anzi previsione persino scontata se si considera che il 2016 per il mercato dei noli e in particolare quello dei carichi secchi è stato tra i peggiori da che "La Tempesta Perfetta", a metà del 2008, si è abbattuta sullo shipping e tutt'ora costringe l'armamento a mettersi alla cappa. Un evento unico nel suo genere che ha spazzato completamente il vecchio concetto di ciclicità del mercato obbligando gli operatori del settore a riconoscere che rimanere in apnea in attesa di un naturale ritorno del buon tempo, dopo quasi 10 anni di crisi, significa morire annegati. Ma di questo ne abbiamo già ampiamente parlato.

Una buona notizia arriva dalle nuove consegne, cala il numero delle nuove unità che toccheranno il mare nel 2017. Nel 2016 infatti sono state consegnate circa 550 nuove bulkcarriers (di portata superiore alle 20.000 dwt) per un totale di poco più di 46 milioni di tonnellate di dwt contro i 42 milioni previsti entro la fine di quest'anno.

La cattiva notizia giunge invece dal settore delle demolizioni che ha registrato quest'anno un'inversione di tendenza da che lo scorso anno sono state smantellate quasi 30 milioni di dwt di naviglio con un incremento rispetto al 2015 del 7%. Nel 2017 un mercato dei noli in leggero anche se altalenante aumento ha portato una boccata di ossigeno nelle casse degli armatori

che hanno, almeno alcuni di loro, messo da parte la paura e i piani di smantellamento . Nei primi 5 mesi di quest'anno sono state ridotte a ferraccio solamente un centinaio di unità per un totale di quasi 8 milioni di dwt. Chissà se le nuove regolamentazioni riguardo la gestione delle acque di zavorra e l'utilizzo di bunker a basso contenuto di zolfo per la navigazione nelle aree Seca li spronerà a cambiare nuovamente idea...

L'interesse nei confronti delle nuove costruzioni è crollato decisamente nel 2016 con ordini per totale intorno agli 11 milioni di dwt, mentre nei primi 5 mesi dell'anno in corso sono stati firmati 30 nuovi contratti di costruzione per circa 3,6 milioni di dwt.

Un altro dato interessante. La taglia delle bulkcarrier continua a crescere costantemente negli anni sino a raggiungere ora le Valemax da 400,000 dwt, le Capesize sono passate a 210,000 dwt, la taglia standard delle Baby-Capes è ora di 120,000 dwt, le Post panamax sono cresciute sino a raggiungere quota 100,000 dwt e le Ultramax 65,000 dwt .

L'attuale ordebook è ora concentrato su taglie tra le 30.000 e le 85.000 dwt e tra le 180.000 e le 250.000 dwt. Tra il 2018 e il 2019 sono previste entrare in servizio ben 31 VLOC da 400,000 dwt, gestite direttamente o indirettamente dal gigante Vale per il trasporto di minerale dal Brasile principalmente verso la Cina o il sud east asiatico.

Non male la crescita dei traffici marittimi dell'ultimo decennio che si è attestato intorno al 6% annuo dove i traffici delle rinfuse rimangono dominati dall'industria siderurgica e energetica con il sessanta per cento delle rinfuse movimentate sul globo rappresentato dal minerale di ferro e carbone. Il resto è costituito da grano, prodotti granari, bauxite, petcoke, fertilizzanti, prodotti di ferro, prodotti forestali etc etc. La Cina rimane il principale locomotore assorbendo il trenta per cento dell'economia globale e consolidando la sua posizione di secondo paese consumatore al mondo immediatamente dopo gli Stati Uniti. Siamo quindi ancora dentro la burrasca ma all'orizzonte si intravede un possibile chiarore e chi va per mare sa che è il momento più delicato perché il buon tempo non lo si "incoccia" ma si deve fare la rotta giusta per arrivarci. E la rotta giusta in questo caso è il tanto agognato ribilanciamento tra domanda e offerta raggiungibile unicamente con il ridimensionamento della capacità di stiva.

Ci si era avviati bene nel 2016, ma quest'anno abbagliati da qualche chiaro d'acqua si è persa di vista la bussola allungando pericolosamente la rotta proprio quando non abbiamo più molto carburante per uscire da questa buriana. Mina a metà degli anni '80 cantava "Questione di feeling" per il futuro del mercato dei noli ora è una "Questione di rotta".

Massimo Granieri

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

## MACRON E NOI (esperti) DI PARLARE PAROLE, DALLA FINCANTIERI ALLA LIBIA ALLE NOSTRE AZIENDE

PARIGI Il mese di agosto è sempre stato un mese di sorprese sia in campo politico che economico per cui non ci meravigliamo, anche se siamo ancora agli sgoccioli di luglio, dello stop senza tanti preamboli del presidente francese Macron all'ingresso di Fincantieri nei cantieri STX , anche se potenti eminenze grigie di origine italiana stanno manovrando nell'ombra. Macron ha preso in contropiede anche il nostro premier Gentiloni invitando a Parigi i presidenti delle due fazioni libiche , il presidente francese non è e non sarà un partner europeo facile per l'Italia, abituata nelle trattative a mettere avanti filosofie e idee , cioè parlare parole, piuttosto che andare concretamente ai fatti , vedi i confini marittimi del trattato di Caen ancora in...alto mare. La Francia è padrona di mezza Italia , altre industrie

estere approfittando dei contributi europei fanno acquisti in Italia, Ericsson a Genova, e comprano aziende italiane. Generali e Mediaset, Telecom...un lungo elenco. Ma in Francia no, vige l'esprit nazionale , non si toccano i gioielli di famiglia... L'avevamo scritto di non fidarsi di Macron, purtroppo lo spettacolo è appena iniziato. (DL )

## UN APPELLO

### CHI HA IMMAGINI E DOCUMENTI DELLA M/N SESTRIERE ?

La m/n Sestriere, costruita in Italia durante la guerra e tra le poche superstiti dell'ecatombe della nostra flotta mercantile, ribattezzata la “nave dei mille”che nel 1946 portò negli Stati Uniti cinquanta equipaggi per armare i ben noti liberty ceduti all'Italia per rimettere in movimento l'economia marittima italiana, è l'oggetto di ricerche di archivio del comandante Flavio Serafini, direttore del Museo Navale di Imperia, autore di importanti volumi sulla storia della marineria, in particolare sulla Sestriere . Purtroppo in recenti pubblicazioni questa nave è stata definita una liberty ship ! Serafini chiede la collaborazione di chiunque abbia fotografie della nave, scritti di marittimi imbarcati nel 1946, soprattutto immagini del capitano Accame, l'ultimo comandante della Sestriere . Email: [flavio.serafini@alice.it](mailto:flavio.serafini@alice.it)

## Attualità

### Ma l'uomo ha sempre costruito macchine con il soffio della vita Considerazioni sulle smart ship e l'eliminazione degli equipaggi

LONDRA IMO, nelle sue sessioni specifiche, sta studiando nuove norme per la Solas e la Stcw per le navi cosiddette Smart Ship ovvero autonomous, più semplicemente navi automatizzate senza equipaggio e a controllo remoto, cioè a intelligenza artificiale . Istituti di classificazione, sindacati , Itf , e associazioni professionali dei comandanti hanno in agenda per i prossimi anni questa lenta ma inesorabile evoluzione della, chiamiamola così, gestione della nave. Peraltro già qualche unità commerciale a controllo remoto è in esercizio . Ne abbiamo parlato, ne parleremo attraverso le novità dei costruttori e delle industrie esaminando soprattutto il loro impatto sulla riduzione del personale e la loro preparazione.

Vogliamo solo ribadire che , come pubblicato sull'ultimo numero della rivista genovese a Compagna di luglio, “ forse non c'è bisogno di studiare come dare il *soffio della vita ai robot quando l'uomo ha sempre costruito macchine con l'anima , quella che progettisti , costruttori, capitani e armatori trasmettono alle loro navi attraverso i loro sensi , la loro intelligenza , vivendo insieme e dentro il loro corpo”.*

Rudjard Kipling collocava il cuore, un vero cuore come il nostro nelle macchine della nave. Qualche anno fa il professor Emilio Costadura , noto scrittore storico e studioso di Dante, pubblicò nel 2005 un libro per edizione Le Mani-Microart's intitolato Davanti ai fuochi , la storia di un macchinista navale, storia italiana dal 1922 al 1943 , con un carteggio lirico, ma sorprendente per le condizioni umane in cui operava il protagonista. Questo capitano di macchina era imbarcato su carrette nei mari più caldi, e i suoi turni li faceva nelle macchine , con i tubi roventi e temperature infernali “davanti ai fuochi “. Che io sappia è stato il primo libro che rivaluta la vita e il lavoro di chi , altroché lavoro usurante , sui

piroscafi di allora ( e ancora oggi ) faceva il macchinista navale. E lo faceva con dignità, in un periodo storico e nei porti in Mar Rosso quando l'Italia aveva cominciato a “ edificare il suo impero” africano. ( DL )

## Shipping and Intermodal Transport, l'uso intelligente del digitale

GENOVA. Il 20 novembre a Genova si terrà il IV Forum Shipping and Intermodal Transport imperniato sulla digitalizzazione dei trasporti guardando ai grandi porti automatizzati ( non italiani ) . Per info: [forum@themeditelegraph.com](mailto:forum@themeditelegraph.com) Notizie le potrete trovare su TTM e anche sull'ottimo e sempre vivo Avvisatore Marittimo. La digitalizzazione non deve essere temuta, ma va di pari passo con la nave intelligente che ha bisogno di porti intelligenti e con collegamenti in rete con le dogane e gli uffici commerciali . Quello che temiamo è che, per quanto si voglia spingere l'online , porti e uffici non rimangano sguarniti in un periodo dove dalle banche alle aziende non si sente altro che per aggiustare i conti bisogna eseguire esuberi e licenziamenti . Questo fa parte della storia del lavoro , al progresso segue un altro capitolo sociale oltre che tecnico , ma il processo è sempre doloroso. Non è l'online il nemico, è l'uomo con la sua massificazione nell'uso degli strumenti che rischia di diventare un robot , questo sì senza cuore , senza riflessione , approfondimento, lasciando pezzi del nostro inconscio nell'etere con il rischio di una demenza collettiva. “ Tenete i cretini fuori da Internet”, cioè l'uso cretino della tecnologia digitale, aveva tuonato un noto direttore TG ( DL ).

## Virgilio Giusti ,TTM , la GdF aeronavale , il guardacoste Col Rossi *Nec recisa recedit*

ROMA Un carissimo amico mi ha recentemente telefonato , è Virgilio Giusti, già comandante del reparto operativo aeronavale della Guardia di Finanza di Civitavecchia, suo ultimo incarico prima di essere posto in quiescenza. Ho conosciuto Virgilio quando era ancora Capitano ai cantieri Intermarine, nacque una simpatia reciproca; gli chiesi di collaborare alla rivista TTM che accettò diventandone un assiduo articolista sia dell'evoluzione dei mezzi navali della GdF che della normativa della polizia in mare che della tecnologia navale. Fu lui a spingere perché la GdF intitolasse un guardacoste a Vittorio G. Rossi , il col Rossi , che fu consegnato a Intermarine ( in quella circostanza ebbi l'onore di fare anche un discorso di testimonianza verso il grande scrittore che aveva fondato la prima scuola nautica della finanza a Pola) . Il prossimo anno , a gennaio, saranno 120 anni dalla nascita di Vittorio G. Rossi , Virgilio me l'ha ricordato, grazie Virgilio , a presto a Nervi. (DL)

Nota. Il ruolo di Forza di Polizia a mare della Guardia di Finanza è stato rafforzato dal D. Lgs. 19/8/2016 n. 177, per cui la GdF ha acquisito funzioni esclusive nell'ambito del comparto di specialità della “ Sicurezza del mare” , in relazione ai compiti di polizia, attribuiti dallo stesso

Decreto e alle altre funzioni già svolte , ai sensi della legislazione vigente e ferme restando le attribuzioni già assegnate al Corpo delle Capitanerie di Porto- Guardia Costiera.

## La Guardia Costiera festeggia il 152° anniversario dell'istituzione e presenta l'inno del Corpo

ROMA. Il Corpo delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera ha celebrato il 152° anniversario della sua istituzione, avvenuta il 20 luglio 1865 con la firma da parte del re Vittorio Emanuele II del Decreto 2438 istitutivo dell'allora Corpo civile delle Capitanerie di Porto, frutto della fusione dei preesistenti Corpi di Stato Maggiore dei Porti e dei Consoli di Marina.

Ad aprire i festeggiamenti, la deposizione, nella prima mattinata, di una Corona di fiori al Monumento ai Caduti posto all'ingresso della sede ministeriale del Comando Generale; celebrazioni poi proseguite con la cerimonia di benedizione della seconda palazzina logistica della Guardia Costiera presso la Città militare della Cecchignola, da parte dell'Ordinario Militare per l'Italia, Mons. Santo Marciànò, alla presenza del Comandante Generale delle Capitanerie di porto – Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo Vincenzo Melone. Nel pomeriggio, ha avuto luogo l'evento principale della giornata: la cerimonia di celebrazione dell'Anniversario del Corpo che, per la prima volta nella storia, si è tenuta presso la sede del Comando Generale a Roma.

La cerimonia è stata presenziata dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, dal Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio di squadra Valter Girardelli, dagli altri Capi di Stato Maggiore di Forza Armata, e dal Comandante Generale della Guardia Costiera, Ammiraglio Ispettore Capo Vincenzo Melone; a rendere gli onori alle autorità, la Compagnia d'Onore del Corpo delle Capitanerie di porto, una rappresentanza schierata del personale del Corpo e la Banda Musicale della Marina Militare.

L'Ammiraglio Melone, nel corso del proprio intervento, ha voluto ricordare le parole rivolte dal Presidente della Repubblica al personale del Corpo in occasione della sua visita di ieri al Comando Generale; parole che hanno esaltato il complesso delle attività condotte dalla Guardia Costiera, consolidando l'identità di un Corpo, responsabile di “una molteplicità di compiti che spiegano il perché di un'organizzazione così articolata ed importante...la cui professionalità è affiancata dal senso di umanità”.

Ha poi preso la parola il Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio di Squadra Valter Girardelli, che ha ringraziato “tutto il personale della Guardia Costiera impegnato in mare e nelle centrali operative, che presta la propria preziosa, incessante e imprescindibile e insostituibile opera” a favore della collettività marittima.

Infine, il Ministro Delrio ha voluto rimarcare, in nome del Corpo inquadrato funzionalmente e organizzativamente nell'ambito del proprio Dicastero, la “voglia di continuare ad essere punto di riferimento sul mare, un'organizzazione di eccellenza che trova la fonte del suo agire quotidiano nell'obbedienza allo Stato e alle sue Istituzioni e nel servizio alla collettività e ai suoi bisogni”.

Al termine degli interventi, la cerimonia è proseguita con la consegna di 31 onorificenze al Merito di Marina, conferite a personale degli equipaggi della Guardia Costiera e ad alcuni marittimi imbarcati sui rimorchiatori Barretta del porto di Brindisi, chiamati ad operare nell'ambito dei complessi soccorsi prestati – nel dicembre 2014, con condizioni meteomarine particolarmente proibitive – alla motonave “Norman Atlantic”, coinvolta da un violento incendio a bordo e alla deriva nel Canale d'Otranto. Tra il personale del Corpo insignito di medaglia, anche tre militari imbarcati sulla Nave Dattilo della Guardia Costiera, distintisi in occasione di uno dei numerosissimi interventi di soccorso a migranti nel Mediterraneo Centrale.

Successivamente, ha avuto luogo la presentazione ufficiale dell'inno della Guardia Costiera intitolato "Angeli del Mare", ispirato ai valori di identità collettiva che contraddistinguono l'operato del Corpo e ai nobili sentimenti che da sempre ne animano l'agire quotidiano dei suoi uomini e donne. L'inno, scritto dal Capitano di Fregata del Corpo Pierluigi Milella e musicato dal Direttore della Banda Musicale della Marina Militare, Capitano di Fregata Maestro Antonio Barbagallo, è stato interpretato dal Sottocapo tenore Claudio Minardi e, nell'occasione odierna, dedicato dall'Ammiraglio Melone alle famiglie dei militari del Corpo per "l'affetto che sanno offrire ai propri cari permettendo loro di operare serenamente".

Link per scaricare contributi contenutistici: <https://we.tl/5SAaWj4h4B>

Link per scaricare le immagini della cerimonia: <https://we.tl/8l7qecXlI2>

Link per visionare il video della cerimonia: <https://www.youtube.com/watch?v=xVX2W0lx8ME>

## Il plauso dell'IMO all'attività di IMSSEA

LONDRA. Si è tenuto, dal 17 al 19 luglio, presso la sede dell'IMO (International Maritime Organization), a Londra, il Technical Cooperation Committee, convegno che si tiene periodicamente, con l'obiettivo di fare il punto delle attività di cooperazione internazionale in ambito marittimo, e di pianificare le azioni strategiche del futuro.

Nell'ambito di questo appuntamento, che coinvolge tutti i paesi del mondo appartenenti all'IMO, si è parlato anche di formazione. È stata l'occasione per la delegazione italiana capeggiata dal Comandante Giampaolo Bensaia di sottolineare l'attività di IMSSEA (International Maritime Safety Security Environment Academy), ramo internazionale di Fondazione Accademia Italiana della Marina Mercantile, operante da dieci anni sotto gli auspici proprio dell'IMO, e menzionata nella convenzione STCW come strumento di formazione internazionale insieme alle più note e blasonate WMU (World Maritime University) e IMLI (international Maritime Law institute).

Nel suo intervento, l'Italia ha sottolineato il ruolo cruciale svolto da IMSSEA negli ultimi dieci anni per la formazione degli ufficiali delle amministrazioni marittime provenienti da tutto il mondo, in special modo dai paesi in via di sviluppo. Ma soprattutto si sono portate a conoscenza del consesso internazionale le nuove iniziative della Academy. Anzitutto l'inaugurazione del filone e-learning, con un corso di "Ship Cybersecurity" realizzato grazie a partnership importanti con società leader nel settore IT, e che verrà immesso sul mercato a giorni. Ad esso seguiranno altri interventi, con proposte corsuali in linea con gli IMO Model Courses.

È stato anche messo in luce il ruolo positivo che IMSSEA può avere, dopo anni di esperienza nell'assistenza tecnica all'estero, nel portare formazione e training nelle aree geografiche che, secondo le strategie IMO, hanno più necessità di aggiornamento. Un ruolo che garantirebbe efficienza, efficacia, ottimizzazione dei costi, nonché la possibilità per IMO di avere un proprio agente direttamente nelle aree del mondo che necessitano di un training specifico in ambito marittimo.

La proposta, illustrata in dettaglio dal Managing Director di IMSSEA, Davide Stasi, durante una presentazione dedicata e molto partecipata, è stata accolta con favore dal consesso internazionale. Hanno espresso il loro appoggio le delegazioni di Congo, Filippine, Francia, Giamaica, Iran, Malta, Panama e Polonia, e lo stesso Segretario Generale dell'IMO, il coreano Kitack Lim, ha avuto parole di elogio e di stimolo per l'attività formativa di

IMSSEA.

Un riconoscimento importante, insomma, che inaugura, dopo dieci anni di attività, una nuova era per l'Academy di Genova, ora in possesso dell'accreditamento necessario per ampliare e consolidare il proprio ruolo e la propria attività in ambito internazionale.  
per informazioni: 010 3622472 - interno 117 [info@imssea.org](mailto:info@imssea.org)

## LETTERE E RISPOSTE NEL NOSTRO SALOTTO

### E' permesso ad un armatore italiano su di una nave italiana di sua proprietà imbarcare un equipaggio di stranieri uff.li compresi?

GENOVA. Caro Decio, nel D.L. News n. 27 ho scritto un piccolo articolo che tu hai intitolato : "Perché insistere, la Marina Mercantile non esiste più" ed all'interno di detto articolo io ho posto a tutti i lettori e collaboratori del tuo periodico " On Line " questo semplice quesito: "E' permesso ad un armatore italiano su di una nave italiana di sua proprietà imbarcare un equipaggio di stranieri Uff.li compresi?" Solo tu, caro Decio, mi hai dato una risposta che, anche se amara, comunque mi chiariva la situazione affermando altresì che nessuno mi avrebbe risposto, poiché a tutti hanno convenienza che le cose stiano così. Vedi, caro Decio, io riconosco di essere un uomo fuori dal tempo, uno che vorrebbe vedere le cose sempre chiare, comprensive, pulite ...Un uomo fuori dal mondo attuale per niente incline a compromessi, a " inciuci " come si suol dire adesso. Vedi, caro amico Decio, dinanzi a me si è aperta una finestra che mi fa vedere ora le cose secondo il modo al quale devo adeguarmi, ovvero comprendo ora perchè nessuno voglia eliminare " L'anarchia ", come la chiami tu, che esiste nella formazione degli allievi, preferendo che non si instauri un percorso con una laurea finale di primo livello. Io e te abbiamo lungamente lottato per arrivare a tale traguardo, ma, evidentemente, chissà per quali reconditi fini, ciò non avviene. Lo stesso dicasi per il mancato ripristino del Ministero della Marina Mercantile, che, contrariamente al passato quando esisteva, è ora inglobato nel Ministero dei Trasporti, della Logistica, delle Infrastrutture, ecc. Un organismo talmente grande da apparire problematico che possa occuparsi di navi, di porti, di navigazione, di reti ferroviarie di treni, di ferrovie, di autostrade, ecc.ecc. Pensa, caro Decio, che a paragone di un simile enorme mostro- Ministero, esiste, se non erro, un Ministero delle Pari Opportunità che regola, che si occupa di eventuali disparità tra i due sessi... Comunque, a mio modesto giudizio, e a prescindere dal colore politico di chi ci comanda, le cose resteranno così poiché, sempre a mio parere, pensa un po' quant'è vasto ed appetibile a tutti questo settore di influenza...D'altro canto è pur vero che tutti i politici, di qualsiasi fede politica, concordano, anche se non apertamente, su questa situazione, poiché, diversamente interverrebbero, e sarebbero già intervenuti con interrogazioni in Parlamento per modificare, o almeno tentare di modificare, questo contesto accentratore. Ciò non è mai avvenuto.

Ugo Doderò

*In effetti non rispondono nello specifico ( ormai nemmeno i sindacati ) perché bandiera italiana -armatore italiano non sono nella stessa medaglia. La nostra bandiera è dal 1998 Registro Internazionale (oltre il 90% della flotta ), ma allora c'erano delle regole ben chiare : tanti italiani- tanti stranieri ( UE ed Extra UE ) , allievi due, ecc.. Poi il tempo è passato e ora , come*

*altri paesi UE, Germania e Francia in testa, questa bandiera è una bandiera di comodo ( vedi quello che scrivono e mettono in evidenza quelli dell'ITF ). Perciò nessuno ti risponderà, le cose stanno così. Si sono arresi o adeguati tutti , associazioni e sindacati .Onorato fa la sua battaglia , ma per il cabotaggio, perchè-dice- almeno su queste navi imbarchiamo solo italiani. Grimaldi, invece , risponde che se fa qualche toccata a Barcellona o Tunisi, può imbarcare personale straniero anche se fa il cabotaggio. Ect. (DL)*

## **Si, è possibile imbarcare personale straniero**

Seguito contatti telefonici intercorsi in merito al quesito di cui sopra “è permesso, .ect” per quanto mi risulta riferisco quanto segue: Al quesito chiariamo subito che va risposto” si è possibile “.La nazionalità dei componenti gli equipaggi ormai divisa in italiani, comunitari e stranieri per le navi in navigazione internazionale e non cabotaggio è disciplinata dall’art. 318 Cod. Navigazione aggiornato,dalla legge sul Registro internazionale (viene disattesa per gli allievi) ,da numerose circolari e da accordi stipulati con i sindacati . Le procedure si applicano nei casi in cui non “siano reperibili marittimi italiani /comunitari” in osservanza degli accordi nazionali sottoscritti tra le associazioni armatoriali e le rappresentanze sindacali a livello nazionale .Se ne deduce che se io armatore a Singapore non trovo marittimo italiano che risponde alla chiamata oppure anche a Genova imbarco lo straniero perché non posso fermare la nave. Esempio: trovare un elettricista su una petroliera in navigazione internazionale è quasi impossibile. I due Allievi forse se avessero avuto un po' di pazienza e rimanere a bordo forse avrebbero incontrato almeno ufficiali italiani . Tutte le varie procedure vengono comunque gestite dal Mit attraverso consolati e CP. Quindi la situazione è nota e mi porta a considerazioni sul lavoro marittimo che preferisco tenere per me perché potrebbero non essere vere,tipo preferenza navigazione Golfo Persico/Stati Uniti oppure Napoli/Palermo ? Le conseguenze sul futuro sono di natura lavorativa ,perché sul percorso formativo il discorso cambia .Alla base di tutto c'è la completa assenza del Mit ( e delle CP ormai dal 2012 ). Sul cabotaggio e quindi polemica Onorato/Grimaldi il discorso è diverso ma fino ad un certo punto perché quando una nave prende le spedizioni e dichiara di andare a Sarroch è una cosa se invece prende le spedizioni “Malta per ordini” è un'altra, così come è diversa una puntatina a Barcellona.

**Giorgio Strati**

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

## **Bettina Arcuri , direttore di VITA E MARE a RAIUNO**

Il 23 luglio sono stata ospite della trasmissione televisiva su RAI UNO "A sua immagine", condotta dalla bella e intelligente Lorena Bianchetti; sono molto soddisfatta, perchè nonostante (o forse proprio per questo?!) il tema fosse "La spiritualità del mare", sono riuscita a parlare di LAVORO MARITTIMO sotto diversi aspetti: dalla mancata inclusione nella lista dei "lavori usuranti", all'assenza di una legge che permetta ai marittimi di votare in navigazione; dallo stress e affaticamento a bordo alle condizioni di isolamento talvolta peggiori rispetto a un tempo, anche in presenza di grandi progressi tecnologici sulle navi; un accenno all'opera di salvataggio dei migranti da parte della Marina Mercantile sotto la guida della Guardia costiera e anche alla MLC 2006, di cui aveva parlato nel suo messaggio il cardinale Turkson, in occasione della Domenica del Mare. Finalmente un po' di visibilità a



questi marittimi, sempre invisibili ma così necessari a far funzionare il mondo!  
Al mio fianco Davide Rondoni (poeta) e don Giuseppe di Mazara del Vallo.  
La puntata è visibile su Internet.

**Bettina Arcuri**

*Bettina sei il direttore di Vita e Mare, l'unico giornale dei naviganti in Italia dal 1965. (DL)*

## **IL NUOVO ASSETTO DEL GRUPPO DI CULTURA NAVALE** **Il professor Mario Sannino neo presidente**

**BOLOGNA.** Cari Soci, comincio questo e-mail con una triste notizia. Il giorno 29 maggio, cinque giorni dopo avere convocato l'assemblea il cui notiziario è allegato a questo e-mail, è mancato improvvisamente l'Avv. Gino Chesi, presidente e creatore di questa associazione unica nel suo genere in quanto dedita alla collezione di documenti tecnici e storici riguardanti il Mondo delle Navi, Mercantili e Militari, al fine di preservarli il più possibile dall'usura del tempo a scopi storici e culturali e non solo al fine del modellismo navale che comunque può avere bisogno di questi documenti per creare miniature storicamente esatte.

Nel corso dell'Assemblea del 18 u.s., come potrete vedere dal verbale allegato, si è resa necessaria la nomina di un nuovo Presidente e Vice Presidente nelle persone rispettivamente del sottoscritto, Mario Sannino, e del Sig. Stefano Chesi.

Per qualsiasi necessità è stato creato l'indirizzo e-mail [mario.sannino\\_gcn@libero.it](mailto:mario.sannino_gcn@libero.it) cui prego inviare le Vs. richieste anche se da oggi 24/7/2017 è nuovamente attivo l'indirizzo e-mail [info@culturanauale.it](mailto:info@culturanauale.it)

Dati gli elevati costi di riproduzione dei disegni, nel corso dell'Assemblea del 18 u.s. si è deciso di inviare i piani solo in forma informatica ovviamente, come del resto già previsto e scritto sul sito, con una riduzione del 35% sui prezzi ivi indicati.

Come potrete constatare sempre dalla comunicazione allegata, si è manifestata l'opportunità del trasferimento della sede dell'Associazione in una città sede di attività Marittime, Nautiche e di Costruzioni Navali; la scelta è caduta su Genova, grande porto, città sede millenaria di attività marittime e marinare. Questo trasferimento ci troverà occupati in questioni burocratiche nei prossimi mesi per cui le richieste di piani, e di eventualmente altre documentazioni navali, potrà solo essere esaudita a partire dal prossimo autunno.

Invio a tutti i Soci, a mio titolo personale e a nome del Consiglio Direttivo dell'Associazione, un cordiale saluto e un fervido augurio di trascorrere una Buona Estate

**Mario Sannino**

*Mario, un augurio di continuare a navigare su questa affascinante nave che si chiama Cultura Navale proseguendo nell'attività dei predecessori. Siamo qui per farti/vi promozione perchè la cultura va prima di tutto, e la storia che l'accompagna. Per allegati, per iscriversi servirsi degli indirizzi email nel testo del prof. Sannino. (DL)*

## UN LIBRO E UNA MOSTRA

### ‘Al di là dell’acqua‘

GENOVA .Il 13 luglio al Museo Galata di Genova è stato presentato il libro *Al di là dell'acqua* di Massimiliano Camellini edizione Greta's Books

Sono intervenuti Massimiliano Camellini, fotografo , Fabio Dei, antropologo dell'Università di Pisa, Andrea Tinterri, curatore mostra “Al di là dell’acqua”

Un libro in italiano e inglese sulle immagini del progetto “Al di là dell’acqua” di Massimiliano Camellini, un percorso fotografico di oltre quattro anni sugli interni delle navi cargo. Le opere di Massimiliano Camellini sono in musei di tutto il mondo. Evento collaterale della mostra nel secondo piano del Museo, visitabile fino al 7 settembre

Ho incontrato gli extraterrestri - Stefan Denaerde - Edizioni Mediterranee 1996

Libertà, giustizia, efficienza ci chiedono dal cosmo

Una lettura piacevole in cui si articola ciò che può apparire la trama di un film. In questo libro è descritto l'incontro tra l'ingegner Stefan Denaerde con alcuni abitanti del pianeta Iarga. Contatto avvenuto in circostanze solo in apparenza casuali, mediante un incontro-scontro scaturito dall'impatto tra lo yacht di Denaerde in navigazione sulla Schelda e il disco volante Iargano. Una pubblicazione datata il cui contenuto appare attualissimo, indubbiamente grande curiosità e forse anche speranza suscita l'evento extraterrestre.

Ma ciò che a prima vista appare un incontro casuale si trasforma pagina dopo pagina in una vicenda meticolosamente predefinita dalla volontà dei Fratelli del Cosmo. Giungiamo ad essere testimoni degli insegnamenti, dati al protagonista, sulla loro razza incredibilmente avanzata. Viene descritto il loro sviluppo tecnologico e spiegato come gli abitanti del nostro mondo potrebbero altresì conseguirlo. Loro affermano che per raggiungere determinati obiettivi è necessario eliminare tutte le discriminazioni e per fare questo sono necessarie tre fondamentali condizioni: libertà, giustizia, efficienza.

Solo tramite una libera accettazione di queste condizioni e relativo compimento in tutte le sfere d'azione dell'organizzazione della civiltà planetaria, l'isolamento cosmico di una razza intelligente come la nostra potrà essere annullato, solamente cioè nel momento in cui il livello minimo di civiltà stabile sia raggiunto. Ma ciò deve avvenire nel pieno rispetto del libero arbitrio e non in opera di convincimento il quale bloccherebbe la libertà e creerebbe dogmi e rigidità mentale. Il nostro protagonista riceverà nel corso di due giornate informazioni sulla loro civiltà tramite ciò che definirà ‘radiazione’, tecnica basata su informazioni visive e trasmissione di pensiero in sequenza rapidissima che rimangono impresse indelebili nella memoria. Stupefacenti dati vengono esaminati, un'organizzazione perfetta che permette ad un numero di individui per noi impressionante, 300 miliardi di abitanti, di vivere in prosperità e creatività senza alcuna restrizione. Apprendiamo che il solo sistema che può portare a stabilità e immortalità è una condizione cosmica nel pieno rispetto delle leggi naturali, ma una razza che ancora non esercita il senso di responsabilità non deve essere aiutata, il solo tipo di informazioni del quale l'uomo della Terra necessita è relativa ai rapporti sociali.

Tuttavia l'uomo è chiamato all'integrazione cosmica, condizione raggiungibile unicamente tramite la perfetta conoscenza e osservanza delle leggi che reggono i Cosmi. Solo partendo da un base di libera scelta sarà possibile un giorno raggiungere questa auspicabile condizione.

## Recensione di Alessandra Forest

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

## IRACCONTI DAL VERO DI UGO DODERO

### Un profumo....un ricordo

Una bella proposta per uno scritto che, istantaneamente, mi porta al passato...E' bello o è brutto tornare ai tempi passati? Penso sarebbe bello ritrovarsi nel passato...tutto era molto più semplice e non vedevi come ora i ragazzi, o meglio " i figgiu", continuamente chini sulle diverse diavolerie elettroniche, ma ragazzi intenti ai giochi di strada: "zuardia", "pampanu", "ascundise" e scomposte partite di calcio e, se erano un po' più svegli e grandicelli, a giocare al dottore con le ragazzine...Penso sarebbe bello... Essendo personalmente un po' anzianotto, un eufemismo per non dire vecchio, parlo di un periodo anteguerra prima del 1940, prima che il nostro amato "Dux" si impelagasse in quella "Blitz Krieg, che l'altro "Dux" germanico ovvero il " Fuhrer" aveva erroneamente giudicato come guerra lampo, infatti durò sino al 1945.

Ma ritorniamo a noi, ed esattamente a me classe 1933, figlio unico di una famiglia operaia formata da lui lavoratore in porto e da lei casalinga come tutte le donne di allora. Lavorare per le donne era quasi un sacrilegio. Vivevamo in un quartiere proletario ( il termine proletario era ovviamente allora proibito stante il richiamo ai "rossi" perseguitati dal regime). Le donne dopo aver lavato i panni nei "troggi" condominiali li stendevano ad asciugare sulle corde all'interno del cortile. E lì aleggiava quasi sempre, il tipico profumo, non chiamamolo "odore" del " menestrun" che mia madre " Terezin" cucinava spesso per me e per tutti sia per il pranzo che per la cena. Per me, e per tutti, era davvero un profumo che mi sembra ancora di sentire dopo tanti anni. Questo "Menestrun" che " a Terescin" mia madre versava nei piatti fondi a freddare doveva essere piuttosto denso al punto che ancora in pentola, piantandovi un cucchiaino, questo doveva sempre rimanere verticale. Era una specie di marchio di qualità. Le vicine di casa, innamorate del menestrun ( a volte per gentil concessione da Terezin l'avevano assaggiato) le studiavano tutte per avere la ricetta, ma inutilmente. Questi fatti raccontati in questi tempi moderni...quasi non vengono creduti, sembrano storie dall'aldilà. L'odore, o meglio il profumo "do menestrun" è rimasto a rievocare un mondo soffuso di amicizia e di solidarietà. Oggi, salvo qualche anziana genovese, nessuno fa più " o menestrun "come allora e di conseguenza si è perso del tutto il profumo di un vero minestrone, un minestrone come Dio comanda.

### Ugo Dodero

FINE

