

41 DL NEWS 2016 VOL IX

DL NEWS economia storia attualità

Foglio telematico a cura di Decio Lucano

29 dicembre 2016

DL NEWS é ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario e archivistica al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e facebook.com/dlnews2008/ Sono graditi i commenti agli articoli nella pagina DL NEWS, scriveteci se siete già in Fb.

C'è in giro un manager che infervora i giovani che vogliono andar per mare, dicendo che il futuro prossimo è la nave altamente tecnologica, e che non ci sarà più bisogno dell'equipaggio, un “ drone “ insomma, al massimo una persona con gli occhiali da 3D. Peccato che nessuno gli risponda che 50 anni fa si studiava, progettava e sperimentava in Europa e in Giappone soprattutto, la nave intelligente, condotta da due “ bus “, senza personale, totalmente automatizzata .(La scala Bonaria di buona memoria è lunga da percorrere). Penso che ci vorranno altri 50 anni per arrivare a una tipologia di navi senza equipaggio ; sono gli uomini che fanno gli strumenti e nessun strumento ha mai fatto un uomo. Si rischia l’autismo digitale “ se si dialoga solo con le macchine. La struttura mercantile di porti, navi, logistica robotizzata e automatizzata esiste già dove si può fare; sono sempre le merci che hanno il timone in mano.

Commenti di fine anno dai porti

Assordanti rumori di merci che circolano in giro per il mondo di Tobia Costagliola

Si sperava di vedere completata, entro la fine del 2016, la fase più importante della Riforma dei Porti : la nomina definitiva dei Presidenti di Autorità di Sistema Portuale. Purtroppo, nonostante l’impegno e gli sforzi del Ministro Delrio, dovremo attendere ancora fino al prossimo anno. La mutata situazione politica e, tra l’altro, il dilatorio atteggiamento di qualche Governatore, non hanno, malauguratamente, consentito il completamento del travagliato iter delle nomine.

Ritourneremo quindi sull’argomento non appena sarà possibile averne un quadro completo e definitivo.

Tuttavia, da una prima sommaria analisi delle nomine già concluse o in via di definizione, si può almeno trarre una considerazione positiva anche se non corrisponde al “top” delle aspettative. Si tratta di “figure” apparentemente “estrane” alla politica, salvo conoscerle meglio. Allo stesso tempo, emerge un ulteriore aspetto non meno importante: salvo qualche

eccezione, l'esperienza manageriale o la comprovata esperienza e qualificazione professionale dei nuovi presidenti trae le sue origini da vari settori che potremmo definire prevalentemente appartenenti al "sistema burocratico" nazionale (Docenti, manager di strutture pubbliche, ricercatori, studiosi, etc.) Si attendeva che i "curricula" potessero evidenziare un congruo numero di managers o esperti provenienti dall'industria privata ma non è andata proprio così. Da indiscrezioni trapelate " non c'era niente di meglio"... Ragionandoci bene si potrebbe affermare che questo risultato non è conseguenza di una reale carenza di esperti ma soltanto di una ragionata valutazione fatta da chi, nel settore privato, pur avendo l'esperienza e le competenze, ha pensato di non poter "rischiare", lasciando l'attuale attività per un impegno di soli quattro anni....

Pur non avendo alcuna velleità di agire come "biografo" del Ministro Delrio o di "cronista" di questa "appassionante" riforma, ritengo doveroso riportare alla memoria quanto più volte da lui affermato durante il suo difficile percorso. Una sua significativa "esternazione" era inclusa nel discorso, all'inaugurazione della nuova ala dell'aeroporto di Tessera (7.11.016), insieme all'annuncio della nomina (poi non giunta a buon fine) di Stefano Corsini alla presidenza dell'ADSP di Venezia (abbiamo capito, ormai, che Venezia, come tutte le "prime donne", arriverà... dopo che le "altre" saranno già.. giunte...). Ecco una parte del discorso del Ministro riportato da La Nuova Venezia l'8.11.016 :

<< Un manager di esperienza, dunque. Se davvero sarà Corsini, la logica che ci sta sotto viene sintetizzata ad uso dei presenti – tra cui qualche possibile candidato seduto nelle prime file – in questo modo : «Abbiamo scelto solo su base manageriale e di esperienza», ha detto Delrio, e abbiamo deciso di lasciare fuori la politica. Non perché non ci siano politici capaci, ma perché abbiamo pensato ai porti come aziende, per snellirli e mettere al centro la logistica a fronte della crisi mondiale del traffico merci su nave». Delrio cita la riforma dei porti e la riorganizzazione delle Autorità portuali. «I porti dovranno essere meno legati agli interessi del porto come i vecchi comitati portuali formati da quaranta persone», dice >>. In riferimento alle dichiarazioni del Ministro, devo riportare, per dovere di cronaca, che nella seduta del Consiglio Comunale di Ravenna (Amministrazione PD) del 13 dicembre 2016, era stata presentata e sottoscritta da tutti i capigruppo di opposizione una mozione che titolava "Fuori la politica dall'economia del porto". Ebbene, la mozione è stata respinta con 18 voti contrari e 10 favorevoli. Il Sindaco si è astenuto... (Nel nuovo anno parleremo più dettagliatamente di Ravenna, visto che ora, finalmente, il Presidente di ADSP è già operativo).

È d'obbligo chiudere l'anno con una ventata di ottimismo. A me pare comunque assordante il fremito di tutte quelle "energie latenti, all'interno dei porti e dintorni" che sembrano voler esplodere, impazienti di dar corso a progetti pronti, imprese e attività d'ogni genere tanto indispensabili al mondo dei trasporti via mare e via terra. Nel frattempo è ancora più assordante il rumore delle merci che circolano, in giro per il mondo, che premono da tutte le direzioni, che cercano sfoghi naturali, economici ed efficienti che la concorrenza, comunque, già "cavalca" liberamente... mentre noi avremo da guardare chissà per quanto tempo ancora...

Per concludere voglio rendervi partecipi di un atroce dubbio di fine anno che, credo, assilli anche l'amico Pro Schiaffino : "dopo l'arrivo del nuovo Presidente di ADSP a Genova, sentiremo ancora parlare del "doveroso inchino" che le gru del porto devono fare in concomitanza dell'atterraggio di ogni aereo sull'aeroporto Cristoforo Colombo?..."

Un prospero e felice 2017 a tutti.

Tobia Costagliola

Un po' di letture per finire il “bisestile”

BACHERONTIUS

Non è la prima volta che citiamo la rivista Bacherontius, fondata nel 1969 e diretta da Marco Delpino, padre della Tigulliana (editoria, manifestazioni culturali, iniziative sociali), rivista culturale, di politica e satira, organo ufficiale dell'Anpai e dell'associazione Amici Monte di Portofino. Mantenere con i tempi che corrono iniziative editoriali e concentrare e stimolare cultura coinvolgendo la gente e le istituzioni è un grande merito di Marco Delpino che ne inventa sempre una, e la sua Santa (S.Margherita Ligure), ogni anno è una tappa d'obbligo per scrittori, artisti, giornalisti , tutti nomi di rilievo, che nella cittadina del Tigullio trovano un pubblico attento e numeroso. Non quindi iniziative saltuarie, ma una permanente rassegna, la “ Tigulliana “ di cultura , dibattito, un festival della cognizione e del cuore. Auguri Marco per una buona navigazione nel 2017. Per chi volesse saperne di più: ww.tigulliana.org; m.delpino@libero.it.

TTM Tecnologie Trasporti Mare

TTM, Tecnologie Trasporti Mare- L'Automazione Navale , numero di dicembre (segue Best Ships), è nata nel 1969 a seguito di iniziative dell'Istituto Internazionale delle Comunicazioni insieme agli armatori alla Fiera di Genova quando Genova e la Fiera erano riferimenti internazionali dello shipping e della tecnologia navale civile e militare. Ma TTM ha continuato a percorrere questo lunghissimo arco di tempo arricchendosi di prestigiosi nomi dell'industria e della ricerca, chiamando a collaborare le categorie dello shipping e della trade chain. “Chiamata” dal Consiglio Nazionale delle Ricerche nel 1971, ha seguito l'evoluzione dell'automazione a bordo, della ricerca sulla nave cosiddetta intelligente, della nave senza equipaggio, questo quasi 50 anni fa, quando coloro che oggi prefigurano la nave drone erano poco più da scuola primaria... Ma soprattutto TTM è sempre stata una finestra nella rassegna delle navi visitate per i lettori, quasi prove in mare , con il numero di marzo tradizionalmente dedicato alla flotta italiana, fascicolo “ cartaceo “ che si trova sempre sulle scrivanie più importanti. Che dire, bravo gubernator Angelo Marletta , auguri auguri per la navigazione nel 2017 con un equipaggio sempre più numeroso. www.themeditelgraph.com ; marletta@ttmweb.it

LUSSINO

Ssorprendente LUSSINO, bella (in senso greco, ma Bellezza e Onestà ci salveranno...) rivista della Comunità di Lussinpiccolo , che da Trieste irradia Storia, Cultura, Costumi, Ambiente , Attualità dell'Isola di Lussino. Ma anche cronache , fotografie di paesaggi indimenticati , persone che diventano personaggi , anche nelle dipartite come nelle nascite e nei percorsi dei figli e nipoti con lievità e con garbo . Un' enclave di italianissimi conservatori delle isole del Quarnero . [Www.lussinpiccolo-italia.net](http://www.lussinpiccolo-italia.net)

ANTEREM

Anterem, di Flavio Ermini, rivista semestrale di ricerca poetica attraverso la pubblicazione di tesi , articoli e versi di illustri collaboratori tutti impegnati nell'approfondire il significato della PAROLA , la madre di tutte le lettere e la cultura in rapporto al proprio Io , dell'essere VERO. www.anteremedizioni.it

IL FINANZIERE

Sorpresa ! La rivista della Guardia di Finanza , Il Finanziere, non è più il classico house organ del Corpo , è stato trasformato con una nuova direzione nella veste di un magazine piacevole e graficamente accogliente . Mi è piaciuto un ampio servizio del Magg. Gerardo Severino, già direttore del Museo, con un ampio e caldo servizio sul Museo Storico del Servizio Navale e della Scuola Nautica di Gaeta della GdF con un ricordo di Vittorio G. Rossi fondatore a Pola nel 1926 della prima scuola nautica della finanza di mare.

ONLINE NSW MAGAZINE,

LA RIVISTA DELLA NAPLES SHIPPING WEEK

E' online NSW Magazine, la pubblicazione dedicata alla II edizione della Naples Shipping Week, organizzata dal Propeller Club Port of Naples e da Clickutility Team, che dal 27 giugno al 1 luglio scorsi ha visto il coinvolgimento di oltre 3500 ospiti da 40 nazioni per partecipare ai 40 eventi della manifestazione.

L'arrivo del Vespucci nel porto di Napoli, i convegni in collaborazione con numerose realtà del territorio, i convegni del Forum Port&ShippingTech e del Forum delle Funzioni di Guardia Costiera del Mediterraneo, lo spettacolo teatrale "Mare Mater", i concerti del coro Jubilate Deo e della Banda della Marina Militare e la Cena Mediterranea ospitata a Palazzo Reale e tanti altri eventi.

BOLLETTINO AVVISATORE MARITTIMO **EDIZIONE SPECIALE**

Un «sì» alla riforma dei porti Neanche il tempo di completare il rinnovo della dirigenza e della governance portuale italiana che il presidente del Consiglio si è dimesso, e con lui il governo.

Al momento in cui stampiamo sono sette i presidenti nominati dal ministero dei Trasporti alla guida delle quindici Autorità di sistema portuale.

In ordine di nomina: Zeno D'Agostino a Trieste, Sergio Prete a Taranto,

Francesco di Majo a Civitavecchia, Paolo Signorini a Genova, Savona

e Vado Ligure; Rodolfo Giampieri ad Ancona. L'ultimo, dopo tre anni e quasi

nove mesi di commissariamento (1,361 giorni), è stato Pietro Spirito a Napoli.

Deo gratias .Dopo un decennio di discussione la portualità italiana ha preso una forma diversa, speriamo verso una maggiore efficienza ma, soprattutto, serenità.

Che sia di consolazione per chi voleva il sì al referendum costituzionale del 4 dicembre:

perlomeno sui porti una riforma c'è stata.

Non servirà a competere col northern range, dove passa la stragrande

maggioranza delle merci. Forse ci aiuterà a primeggiare nel Mediterraneo,

a strutturare quella “piattaforma logistica”, quella “banchina mediterranea”

tanto sognata dagli operatori. La cosa più importante è che tutto sommato

crei dei porti che diano maggiore soddisfazione , agli imprenditori

e perché no anche ai cittadini. Il Comitato di gestione, parlamentino istituzionale,

avrà un compito importante, il più importante. La legge dice: formato da persone esperte.

Questa edizione di fine anno del Bollettino Avvisatore Marittimo rispetto alle precedenti, è

più corposa. Meno servizi ma più testo, più approfondimento. Oltre, ovviamente, alla riforma,

ci sono un “almanacco marittimo” con le notizie più importanti dell'anno, mese per mese. La

formazione degli equipaggi. Gli sprechi della Commissione Ue nel finanziare le opere

e le regole “soft” che ha introdotto nei servizi portuali. Il patrimonio dimenticato

del porto di Napoli, i suoi eventi internazionali e quel gioiello che è il molo

San Vincenzo. La parabola di Hanjin Shipping, vittima sacrificale della crisi dei noli.

Infine, anche cose più tecniche, ma non meno importanti, come la pesatura dei container.

Edizione speciale diretta da Luciano Bosso e Paolo Bosso www.informazionimarittime.it

E' in rete il magazine di The MediTelegraph con un corrosivo ma condivisibile articolo di Giorgio Carozzi sul porto di Genova emblema della riforma portuale e tanti altri articoli che i redattori di questo giornale on line coordinata da Alberto Quarati ha fatto uscire i questi giorni .

Ship2Shore di Angelo Scorza, InFormare di Bruno Bellio, informazionimarittime di Luciano Bosso, Porto& diporto, Liguria Nautica continuano la navigazione editoriale insieme ad altre riviste online con dignità e professionalità. Aspettiamo Vita e Mare , l'unico giornale dei capitani marittimi dal 1965 , in uscita in questi giorni.

Libri : Il Titanic di J.Conrad; La saggezza del mare di B. Larsson; La Storia della Querina di Marco Firrao; E stasera c'è la luna, comunque di Augusta Baldioli; Ingratitudine di Duccio Demetrio.

°*°*°*°*°*°*°*°*°*°*°*°*°*°*°*

STORIA e COSTUME

a cura di Decio Lucano

La Bandiera della Marina Mercantile : chi la conosce ?

“La Marina mercantile italiana utilizza una bandiera molto simile a quella militare. Lo stemma però non è sormontato dalla corona turrita ed il Leone di San Marco regge un libro recante la frase latina «PAX TIBI MARCE EVANGELISTA MEVS» (Pace a te, Marco, mio evangelista) e non una spada”.

Ci siamo accorti che la maggior parte della gente (manager compresi) non conosce la differenza tra la bandiera della Marina Mercantile da quella della Marina Militare. Noi non pubblichiamo immagini , ci dispiace ma basta un clic in internet per trovarla e verificare la differenza .

Questa constatazione ci ha dato lo spunto per inquadrare la storia recente della nostra Marina Mercantile bandiera compresa e di un ministero che , pur senza portafoglio e considerato di serie B , era retto da ottimi dirigenti e lo *shipping* navigava meglio di oggi.

Due nuovi ministeri Sport e Coesione Territoriale: creati in 5 minuti !

Da più parti d'Italia si chiede un Ministero della Marina Mercantile o almeno un sottosegretariato come in Francia, coordinatore delle problematiche dello Shipping sia dal lato trasportistico sia per la parte sociale e formativa. Eppure ci vuole pochissimo, lo ha fatto il governo democratico di Gentiloni creando ex novo due nuovi dicasteri : Sport con a capo Luca Lotti e Coesione Territoriale e Mezzogiorno con Claudio De Vincenti.

Ministeri senza portafoglio, come l'allora nostro Ministero Marina Mercantile, dicevano di serie B, ma intanto ci lavoravano fior di dirigenti e funzionari delegati al trasporto e alla navigazione, al personale, alla navigazione interna. E

Allora ?

Si sarebbero potute evitare le modeste e farraginose figure che il MIT , anzi due dirigenti di questo dicastero, sta facendo sia per la riforma portuale sia per la certificazione dei nostri marittimi. La materia è complessa , si confronta con leggi extranazionali , con i registri internazionali , con la nostra pubblica amministrazione. Non può questa materia essere lasciata alla mercé dei superconsulenti del MIT, né alle interpretazioni dell'autorità marittima per quanto abilitata a gestire tutto lo scibile dei trasporti e della sicurezza. Non si può lasciare la logistica, le infrastrutture al MIT senza un coordinamento con il Consiglio dei Ministri del Governo che va avanti zoppicando non conoscendo la materia.

In Italia non conosciamo il mare , le vie fluvio marittime, la scienza del trasporto, l'economia marittima, ci illudiamo di conoscerlo , e meno male che abbiamo l' "eccellenza " della Nautica dei grandi scafi, del lusso e della tecnologia .

Per questo vogliamo ricordare che dietro questa bandiera della Marina mercantile c'è commercio , intrapresa, traffico, una tradizione che viene dalle Repubbliche Marinare. Ma anche storia recente.

Nella fornace della seconda guerra mondiale

Nella seconda guerra mondiale trovarono la morte 31.347 (per altra fonte, 28.837) tra ufficiali, sottufficiali e marinai della Regia Marina (su 14.953 ufficiali e 244.129 tra sottufficiali e marinai), e 7164 marittimi della Marina mercantile (su circa 25.000; del totale di 7164 vittime, 3100 morirono su navi iscritte nel ruolo del naviglio ausiliario dello Stato, 3257 su navi requisite o non, e 537 in prigionia). Più di un militare su dieci della Regia Marina, ed un marittimo su quattro della Marina mercantile, avevano perso la vita.

Insieme a loro un numero imprecisato – almeno parecchie migliaia – di militari del Regio Esercito e della Regia Aeronautica imbarcati su molte delle navi affondate, e di civili trasportati dalle numerose navi passeggeri in servizio di linea che non vennero risparmiate dalla generalizzata offensiva aerea, navale e subacquea.

La percentuale di morti e dispersi tra il personale della Regia Marina – il 12 % – fu seconda, tra le maggiori Marine mondiali, soltanto a quella della Marina imperiale giapponese (dove fu del 19,8 %). La Kriegsmarine ebbe una percentuale di caduti tra il proprio personale appena inferiore (l'11,5 %), mentre tra le principali Marine Alleate morì circa il 6 % del personale in servizio nella Royal Navy e lo 0,88 % di quello in servizio nella US Navy.

66 anni fa la Medaglia d'oro alla Bandiera

Il 31 dicembre 1950 venne assegnata la Medaglia d'oro al Valor Militare alla Marina Mercantile con questa motivazione.

“Per l'eroico valore, la capacità e l'abnegazione dimostrate sui mari dai suoi equipaggi e per il sacrificio dei suoi uomini migliori e delle sue Navi, nel corso di un lungo aspro conflitto contro agguerriti avversari.
Zona di Operazioni, 10 giugno 1940 - 8 maggio 1945 “ .

Relazione del Capo di Stato Maggiore della Marina (Maugeri) che accompagna la proposta per la concessione della Medaglia d'oro al Valor Militare alla Bandiera della Marina Mercantile

“L 'opera degli equipaggi mercantili nel corso della guerra 1940-1945 non può essere illustrata se non riassumendo tutta la guerra sui mari, che a stata principalmente una lotta per assicurare i rifornimenti alle truppe operanti oltremare, lotta durante la quale i mercantili sono stati sempre a fianco delle Unità militari dividendone l'onere ed i rischi.

Le statistiche sull'attività svolta, con la fredda voce dei numeri, stanno solo a dimostrare schematicamente l'opera compiuta, senza porre tuttavia nella sua giusta luce l'opera stessa, che deve essere esaminata avendo presente in particolare il quadro generale delle operazioni in Mediterraneo, in acque cioè contrastate con tutti i mezzi da avversari potentemente e perfettamente armati, ed avendo per base porti continuamente esposti all'offesa aerea.

Le percentuali delle perdite subite convalidano come, nonostante tutto, la Marina Mercantile in uno con quella Militare, sia riuscita a trasportare nelle varie zone di operazioni la massima parte degli uomini e dei materiali spediti. Non si può pertanto parlare di singoli episodi, ma di diuturni silenziosi sacrifici, di accanita lotta senza tregua, con mezzi di offesa e di difesa inadeguati, sotto l'assillante offesa, particolarmente subacquea ed aerea, di avversari a tutto decisi. Le ricompense al Valore Militare concesse a personale della Marina Mercantile solo in parte premiano gli episodi di valore che molte volte sono rimasti sconosciuti, avendo avuto come testimone solamente il mare, che custodisce ora nelle sue profondità tante giovani vite sacrificate per la Patria.

Propongo pertanto che alla Marina Mercantile venga conferita

LA MEDAGLIA D'ORO AL VALORE MILITARE “

Roma, 31 dicembre 1950.

FORMAZIONE

ABBONDANZA DI STRUTTURE IN ITALIA, MA E' SEMPRE PIU' ARDUO SCEGLIERE LA CARRIERA MARINARA

64 centri di addestramento riconosciuti dal MIT !

Questi sono gli ultimi dati sulle strutture autorizzate dal Ministero per l'aggiornamento e l'addestramento dei nostri marittimi sul territorio nazionale.

La Danimarca protesta all'IMO : un po' di sobrietà perbacco!

Anche la Danimarca si è seccata delle raffiche di incombenze STCW che piovono sulla testa dei marittimi e lo ha denunciato all'IMO, che intanto prepara il provvedimento per i bordi quando nel 2017 entrerà in vigore la convenzione sulle acque di zavorra: altre scartoffie e ...

10 corsi + 8 particolari per diventare Ufficiale di guardia , a poco più di 20 anni ! Vale la pena di frequentare il Nautico ? E nei 5 anni successivi se non si naviga nelle stesse funzioni dei certificati sono guai seri :

QUESTA IN SINTESI LA REALTA' PER CHI VUOLE DIVENTARE UFFICIALE DI GUARDIA.

Dieci corsi più 8 per particolari tipologie di navi per diventare ufficiale di guardia ,secondo le disposizioni STCW, nella Marina Mercantile italiana , e inoltre : dimostrare il mantenimento delle competenze , cioè oltre al possesso dei 12 mesi di navigazione , negli ultimi cinque anni, svolti nelle funzioni indicate nel Certificato di Competenza ; effettuazione di 3 mesi nei 6 mesi precedenti nelle funzioni indicate nel certificato posseduto; ovvero 3 mesi in soprannumero nelle funzioni sempre indicate nel Certificato, esame prescritto per le funzioni stesse al fine di dimostrare il mantenimento delle competenze relative al certificato posseduto.

Magistrati, medici, giornalisti: nemmeno una verifica ...

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

Stella Maris, una lucente istituzione (CEI) nel cuore dei porti

1500 pacchi regalo per i Marittimi nelle feste di Natale nel porto di Genova

Anche quest'anno grazie al lavoro di tante persone e parrocchie che hanno preparato tantissimi cappellini e sciarpe in lana, sono stati realizzati (dal gruppo Giovani Stella Maris) più di 1500 pacchetti natalizi per i Marittimi.

Questo servizio è un gesto di amicizia e vicinanza verso persone che durante le feste di Natale sono lontani dalla Famiglia e dagli Affetti.

Con gli auguri del Santo Natale sono stati consegnati i pacchi regalo dai Volontari della Stella Maris a tutti i marittimi Cristiani per rinforzare la fede e scaldare il cuore.

Sono stati consegnati anche a tutti i marittimi delle altre religioni come segno di festa e di testimonianza del Dio fatto Uomo nella Nostra Storia.

Diacono Massimo Franzi Assistente Pastorale

Una grande istituzione la Stella Maris e i ragazzi del Nautico di Genova l'hanno capita perchè la frequentano e danno un valido supporto per l'assistenza ai marittimi di tutto il mondo che toccano il porto con le loro navi. Insieme agli Ship's Visitors della Stella Maris si presentano a bordo e vengono accolti dagli equipaggi la maggior parte stranieri; altri rimangono in sede e danno una mano a sbrigare i desideri degli equipaggi . Chi non ha mai navigato non può capire quanti piccoli grandi problemi si porta una volta sbarcato (per qualche ora) il personale navigante.

ASSOCIAZIONE MARITTIMA DI MUTUO SOCCORSO TRA CAPITANI UNA NUOVA STELLA PER I NAVIGANTI

Egregio Professore,

finalmente è giunto al termine il processo di unificazione tra l'Associazione Professionale Capitani Marittimi (A.P.C.M.) con Sede in Sant'Agnello (NA) e L'Associazione Marittima di Mutuo Soccorso tra Capitani, (conosciuta come "Casina dei Capitani") con sede in Meta (NA).

Questo unico sodalizio conserva la storica denominazione di "Associazione Marittima di

Mutuo Soccorso tra Capitani". Essa fu fondata in Meta nel 1890 da un gruppo di Comandanti, Direttori di Macchina ed Armatori. Spesso la Categoria dei Comandanti si mischiava a quella degli armatori, essendo gli uni anche in parte armatori. La prima sede fu un appartamento, ma ben presto essi costruirono e si trasferirono in un fabbricato che prese il nome di "Casina dei Capitani" che tutt'oggi è sede del sodalizio.

Questa istituzione è ricca di storia ed ha vissuto e vive in simbiosi con la città di Meta che ancora oggi vanta un numerosissimo stuolo di ufficiale della Marina Mercantile che solcano i mari di tutto il mondo.

Il giorno 12 dicembre 2016, unificate le due associazioni, al termine delle votazioni e dello scrutinio, è stato proclamato il nuovo Consiglio di Amministrazione formato dodici consiglieri. Come previsto dall'antico statuto, il candidato che ha conseguito il maggior numero di voti ha assunto la carica di 21° Presidente. Successivamente il Presidente ha nominato il Vicepresidente, il Segretario ed il Cassiere.

Il Consiglio di Amministrazione risulta quindi così formato: Comandante Mario Cafiero, Presidente - Capitano di Macchina Bruno Balsamo, Vicepresidente - Comandante Salvatore Esposito, Segretario - Comandante Rodolfo Izzo, Cassiere - Completano il C.D.A. : Comandante Michele Iaccarino, Comandante Pietrantonio Cafiero, Direttore di Macchina Mariano Esposito, Direttore di Macchina Giuseppe Castellano, Comandante Mario Mongiovì, Direttore di Macchina Sabato Russo, Comandante Lauro Iaccarino, Direttore di Macchina Domenico Cafiero.

MetterLa al corrente di questo avvenimento, era per noi doveroso in quanto per decenni Lei è stato protagonista attivo della nostra vita associativa per quel che riguarda l'A.P.C.M. e con Lei avviammo, con l'ex Presidente Vincenzo Astarita, una proficua collaborazione che ancora oggi continua e speriamo durerà a lungo.

A nome mio, del Vicepresidente Bruno Balsamo e del Consiglio di amministrazione, cogliamo l'occasione per inviarLe oltre al nostro attestato di grande stima, i più fervidi auguri di Buon Natale e Felice Nuovo Anno.

Associazione Marittima di Mutuo Soccorso tra Capitani -
Il Presidente

Comandante Mario Cafiero.

Caro comandante Cafiero , la “garanzia” di una associazione sono gli uomini e questi uomini sono una comunità (la vostra) che da anni porta avanti “senza gridi” la tradizione culturale e la professionalità di una categoria nobilissima , i capitani di mare . Il vostro ruolo è fondamentale per la nostra marina mercantile e sono lieto di mettere a vostra disposizione il nostro foglio telematico per dare diffusione alla vostra voce che troviamo anche sulla rivista prestigiosa TTM. Vi auguro con tanto affetto un fertile percorso nel 2017, vi abbraccio tutti. (DL)

FERROBONUS E MAREBONUS

Confitarma esprime soddisfazione per l'approvazione da parte della Commissione europea

dei due provvedimenti di sostegno pubblico volti a promuovere lo spostamento del trasporto merci dalla strada alla ferrovia e al mare (Ferrobonus e Marebonus).

Il Marebonus è una misura che mira a premiare i fruitori del trasporto marittimo intermodale, soprattutto gli autotrasportatori, attraverso un incentivo parametrato alla strada evitata in territorio nazionale, imponendo ai vettori marittimi un miglioramento nella qualità dei servizi offerti.

In particolare, il Marebonus, promuovendo l'utilizzo della via marittima rispetto a quella stradale contribuirà ad una riduzione della congestione stradale, dell'inquinamento e degli altri costi esterni.

Un libro (recuperato) sul naufragio dell'Andrea Doria

Ho recuperato un libro in inglese molto interessante : CAPTAIN OF THE ILE di Raoul De Beudean.

E' stato anche comandante di sommergibili. Racconta in dettaglio in apposito capitolo l'intervento di salvataggio del Doria, indicando anche alcuni messaggi scambiati con Calamai e Nordensen che non ci sono nei vari libri sul Doria.

Dà anche alcune indicazioni sull'uso del radar:

- °° i radar dell'epoca avevano errori dai 4 ai 5 gradi (e ne dà prova con sue esperienze dirette su più navi).

- °° afferma che è fondamentale fare il plotting delle rotte rilevate, anche se molti non sapevano farle o la procedura con squadra e compasso era poco conosciuta e si tentava di evitarla

- °° afferma che l'uso del radar nella marina civile negli anni del dopoguerra incrementò le collisioni tra navi invece di evitarle, in quanto si eseguivano manovre basandosi solo sull'uso di "gadget" poco affidabili invece che sui normali rilievi usati prima dell'adozione del radar (Messaggio da Enrico Calzolari, La Spezia)

COMMENTO. I report di CHIRP, Maritime Feedback, evidenziano in ogni fascicolo che la collisione “ radarassistita “ è sempre in auge nel traffico navale, nonostante le moderne apparecchiature automatiche... e i corsi obbligatori .

Nel prossimo numero del nostro foglio parleremo dell'inaugurazione e della mostra sull'Andrea Doria che si tiene al Galata Museo del Mare di Genova. Sono orgoglioso di aver lavorato con l'ing. Francesco Scotto per restituire dignità alla famiglia di Calamai e dell'equipaggio della nave , di questa collaborazione parlano gli articoli pubblicati su TTM e la stampa allegata alla rivista TTM dei lavori della tavola rotonda ora raccolti nell'archivio della Fondazione Ansaldo.

°*°*°*°*°*°*°*°*°*°*°*°*°*°*°*°*

RIFLESSIONI DI FINE ANNO

Gli otto peccati capitali della nostra civiltà

La premonizione di Konrad Lorenz

Konrad Lorenz, pensatore fondatore dell'etologia moderna, morto nel 1989, autore del celebre L'anello di Re Salomone, scrisse un saggio “ Gli otto peccati capitali della nostra civiltà” , Adelphi, 1974 . Riprendiamo l'argomento sempre di straordinaria premonizione e attualità da un articolo di Renato Ferraro sulla rivista Guardia Costiera del dicembre 2012 .

- 1) La sovrappopolazione della Terra , che costringe ciascuno di noi a proteggersi in maniera “ disumana” dall'eccesso di contatti col prossimo e favorisce l'aggressività;
- 2) La devastazione dello spazio vitale naturale , che distrugge non soltanto l'ambiente esterno ma anche , nell'intimo dell'uomo, ogni rispetto per la bellezza e per la grandezza della creazione;
- 3) La competizione tra gli uomini che promuove un sempre più rapido sviluppo della tecnologia , rende l'uomo cieco a tutti i valori reali e lo distoglie da quell'attività veramente umana che è la riflessione ;
- 4) La scomparsa di emozioni forti a causa di un generale rammollimento . Il progresso tecnologico e farmacologico favorisce l'intolleranza verso il dolore , facendo svanire quel tipo di gioia che si ottiene superando ostacoli a prezzo di dure fatiche;
- 5) Il deterioramento del patrimonio genetico :non esiste più alcun fattore che agisca in modo selettivo sull'evoluzione delle norme del comportamento sociale , sebbene se ne senta sempre più il bisogno. Molti infantilismi che fanno della gioventù contestatrice dei parassiti sociali sono di origine genetica;
- 6) La tradizione demolita : i giovani non riescono più a intendersi culturalmente con i più anziani, quindi li trattano come un gruppo etnico estraneo , da razzisti. La scarsità di contatti tra genitori e figli produce queste conseguenze patologiche;
- 7) La maggiore disponibilità all'indottrinamento (diciamo la credulità generalizzata) : i sondaggi di opinione , la tecnica pubblicitaria e la moda abilmente orientata servono ai grandi industriali per conquistare il potere sulle masse;
- 8) Il riarmo atomico comporta pericoli che sono più facilmente evitabili degli altri sette.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*○

Forum sullo sviluppo del cluster logistico nazionale

Il 2 e 3 febbraio 2017 la prestigiosa sede di Assolombarda ospiterà il Forum, che sarà inaugurato da una sessione istituzionale in cui saranno presentati i punti di forza e le direttrici

di sviluppo del cluster logistico nazionale, evidenziandone il contributo essenziale alla crescita competitiva del sistema industriale italiano. Seguiranno, in entrambe le giornate, workshop in linea con le tematiche della manifestazione e un particolare riferimento ai settori di maggiore interesse per la logistica quali: Agroalimentare, Chimica/Pharma/Oil&Gas, Metallurgia/Meccanica/Automotive, Made in Italy. In contemporanea verranno trattati temi trasversali dedicati alle eccellenze del cluster logistico e marittimo con focus sullo sviluppo del sistema infrastrutturale italiano, la logistica sostenibile, il ruolo dei trasporti e l'e-commerce. www.shippingmeetsindustry.it

Segreteria Organizzativa

Clickutility Team - Tel. 010 4217101

info@shippingmeetsindustry.it - sales@shippingmeetsindustry.it

ECSA E IMO SCONTRO CONTINUO SULLE EMISSIONI CO2

Il 15 dicembre a Strasburgo, la Commissione Ambiente del PE (ENVI) ha approvato il rapporto sulla revisione del sistema per lo scambio di quote di emissioni nell'Ue (Ets) con un testo che prevede diverse modifiche alla proposta presentata dalla Commissione nel luglio 2015 (riduzione del 2,4% all'anno dei crediti di carbonio da mettere all'asta rispetto al 2,2% a partire dal 2021 proposto dalla Commissione). Per quanto riguarda lo shipping, il PE ha trovato un accordo su un testo di compromesso che fa pressione sull'IMO per avere un sistema comparabile con il sistema già operativo a livello globale a partire dal 2021. Se ciò non sarà possibile lo shipping verrà incluso nel sistema Ets europeo dal 2003. Parte dei ricavi generati dall'Ets saranno incanalati in Fondo Marittimo per il Clima per migliorare l'efficienza energetica e gli investimenti in tecnologie innovative per porti e short sea shipping. Secondo Ecsa, è molto sconcertante che il rapporto ignori e ponga a rischio la tabella di marcia concordata in sede IMO a fine ottobre. Gli armatori europei, pur concordando sul fatto che lo shipping debba ridurre ulteriormente le emissioni di CO2 con un livello analogo a quello del resto dell'economia mondiale dando il proprio contributo per soddisfare l'obiettivo sul clima di Parigi, ritengono che ciò possa essere realizzato in modo efficace solo in un contesto globale. Secondo Ecsa "La minaccia di misure regionali con scadenze non realistiche rappresenta una mossa assai controproducente".

Dato che il rapporto sarà votato dalla plenaria del PE a febbraio 2017, Ecsa auspica che la posizione della Commissione ENVI possa essere ribaltata .

LA TRASPARENZA FINANZIARIA DEI PORTI

Il 14 dicembre il PE ha approvato il regolamento europeo sull'accesso al mercato dei servizi portuali e sulla trasparenza finanziaria dei porti presentato dal relatore Knut Fleckenstein. In una nota Ecsa manifesta disappunto per il fatto che la proposta non affronta alcuni dei problemi per l'accesso al mercato.

Comunque, secondo Ecsa, dato che finalmente (dopo 15 anni), la prima legge dell'Ue sui porti è stata approvata, deve essere considerata come un primo passo verso una vera e propria autostrada del mare di cui i porti sono elemento essenziale. Ciò secondo Ecsa è importante

soprattutto per gli operatori di short sea shipping per i quali l'efficienza dei servizi portuali è di fondamentale importanza. Ecsa quindi esorta la Commissione a compiere ulteriori sforzi per assicurare che il settore possa esprimere il suo potenziale.

(Notizie scelte da Agenda Confitarma)

LETTERE

Fincantieri chiede laureati in Ingegneria Navale per Italia ed estero

Auguri a tutti.

Chiedo a Babbo natale di portarmi in regalo una lista con il numero degli ingegneri navali richiesti per ciascuna sede nazionale e estera di Fincantieri nel 2017 (appello di Bono al Propeller Club di Trieste) che distribuirei subito a Genova, Napoli e Trieste, così qualche studente potrebbe decidere di anticipare la laurea. Allo stesso tempo forse nei suddetti Atenei forse si renderebbero disponibili maggiori risorse verso i dipartimenti di ingegneria navale. Un abbraccio

Bruno Spanghero Il giorno 17 dicembre 2016

I COMPLIMENTI SINCERI E COMPETENTI FANNO SEMPRE PIACERE

Egregio Decio Lucano in occasione del Santo Natale 2016 e dell'inizio del nuovo anno 2017 rivolgo i più' sentiti ringraziamenti ed apprezzamenti per la sua preziosa, esclusiva e significativa opera di testimonianza espressa con la sua DL News portatrice , con freschezza, amore e sentimento dei valori autentici dell'attività marittima e dello shipping .

Una testimonianza esercitata con profusione di uno stile d'altri tempi che si coniuga con la ricchezza di una cultura risultato di una vita vissuta e dedicata in full immersion nei suggestivi e affascinanti meandri del mondo del mare e della sua gente.

Grazie per l'esempio, la passione e la dedizione infaticabile da lei offerta a chi vive la realtà del mondo dello shipping.

Non credo di poter rappresentare tutto ciò di cui essere fieri del suo impegno e del suo offrire valori a chi la legge. Sono certo comunque che il lavoro da lei svolto rappresenti un esempio di cui chi naviga o vive la realtà dei mari del mondo vi si riconosca e trovi punti di riferimento di cui essere orgogliosi.

Ing Renzo Giardini Ravenna

Caro ingegner Giardini, se sono riuscito dopo essermi ritirato dalla mia attività' a interessare persone stimate come lei vuol dire che il nostro lavoro attuale è un punto di riferimento per chi ama la verità e la bellezza in questo mare, mi perdoni la retorica, procelloso in cui naviga il nostro , ma non solo il nostro, shipping. Ma non potrei fare molta navigazione se non avessi dei collaboratori , degli amici che disinteressatamente e con me solidali mi aiutano in questo compito di comunicazione e diffusione che abbiamo voluto fare insieme. Grazie e un augurio affettuoso a lei e alla sua città. (DL)

I GRANDI NAVIGATORI DEL PASSATO

Fridtjof Nansen (Federico Nansen)

Esploratore, scienziato e politico norvegese.

Nacque a Store Froen presso Christiania, l'attuale Oslo, il 10 ottobre 1861 e morì a Baerum il 13 maggio 1930. Figlio di un avvocato, crebbe assieme al fratello Alexander frequentando le scuole a Christiania con predilezione per le scienze naturali. In gioventù si occupò molto di attività sportive. Avrebbe voluto diventare Ufficiale di Marina, ma seguendo i consigli del padre frequentò una facoltà di zoologia (dal 1880 al 1881) presso l'Università di Christiania. Federico Nansen, mosso dalla stessa passione del suo antenato paterno Hans Nansen che si era distinto nell'esplorazione del Mar Bianco, nel 1882 si imbarcò sulla nave " Viking"e, navigando nel mare di Groenlandia fece ricerche sui venti, sulle correnti, sui movimenti dei ghiacci e sulla fauna artica. Nel 1886 fece ricerche nei laboratori della stazione zoologica

Dohrn di Napoli. Successivamente lavorò per un breve periodo presso il museo zoologico di Bergen studiando il sistema nervoso di alcuni invertebrati. Si unì poi ad una spedizione per attraversare la Groenlandia sugli sci, spedizione che, composta da 6 persone, partì il 9 maggio 1888, ma che, in seguito a contrattempi, solo il 15 agosto iniziò l'attraversamento dell'isola partendo dalla baia di Umivik. I sei arrivarono a Godthab sulla costa occidentale il 12 ottobre. Erano stati percorsi in tutto circa 560 km giungendo fino a 3.000 metri s.l.m.. I sei della spedizione ritornarono in Norvegia nella primavera del 1889.

L'osservazione delle correnti durante la navigazione nei mari della Groenlandia, unitamente alla scoperta di alcuni reperti di un naufragio, convinsero Nansen che esisteva una corrente artica che dalla Siberia fluiva verso il Polo Nord e di lì verso la Groenlandia. Per sancirne detta esistenza, con una nave costruita per lo scopo, la "Fram", il 24 giugno 1893 salpò da Christiania per raggiungere il Polo Nord dalle isole della Siberia, facendosi sospingere da detta corrente. La "Fram", dotata di viveri per sei anni e di carburante per otto, venne lasciata volutamente alla deriva fino ad essere imprigionata dai ghiacci, ma si accertò ben presto che il movimento della nave era troppo lento per cui il 14 marzo 1895 Nansen, accompagnato da Fredrik Hjalmar Johansen, abbandonò la nave e utilizzando slitte trainate da cani e da kayak, decise di tentare di raggiungere il polo a piedi.

(ricerche di Ugo Doderò)

La fine al prossimo D.L. News

LE NOTE DI CARLA MANGINI

EDMONDO DE AMICIS nel 1884 intraprese un viaggio da Genova a Montevideo sulla nave "Nord America". Descrisse nel suo libro " Sull'Oceano" la vita grama che spettava, anche a bordo, agli emigranti italiani che viaggiavano sullo stesso piroscafo. Il frammento che segue è forse l'unico brano del libro che evoca poesia e speranza.

"Giravamo allora intorno a capo Spartel e il "Galileo*" faceva la sua entrata nell'Atlantico in mezzo ad uno sciame saltellante di delfini, salutati dagli emigranti con un concerto di grida e di fischi. La nebbia quasi ad un tratto svanì e a sinistra si mostrò la costa d'Africa, una catena di monti lontani, d'una chiarezza di cristallo. E L'Atlantico ci cullava con le sue onde lunghe e placide, simili a vastissimi tappeti azzurri, frangiati d'argento, scossi da migliaia di mani invisibili, gli uni dopo gli altri, senza fine; a traverso i quali il "Galileo" distendeva, passando, uno sterminato strascico di trina bianca. Non era diverso il nuovo mare da quello donde uscivamo; eppure ci veniva fatto di alzare la fronte come se lo spirito fosse più libero e l'occhio spaziasse più lontano, e di bere l'aria a lunghe ispirazioni, con un senso nuovo di piacere, come se già ci portasse i profumi potenti delle grandi foreste dell'America latina alla quale andava dritto il nostro pensiero con un volo di seimila miglia. Il cielo era tersissimo, e pendeva sull'orizzonte uno spicchio bianco di luna, quasi svanito nella soavità dell'azzurro. Pareva che quell'oceano, a cui la maggior parte di noi aveva pensato fino allora con inquietudine, ci dicesse: " Venite, sono immenso, ma buono".

*Galilei"è il nome fittizio che De Amicis ha attribuito nel suo libro al piroscafo "Nord America".

FINE