

**CULTURA E ATTUALITA' DI TERRA
E DI MARE...Blog...1 settembre 2022**

www.deciolucano.it

Nucleare e risorse verdi

Nell'interno troverete la prima lettera News di
AFFARINTERNAZIONALI di STEFANO SILVESTRI

IL BLOCCO DEI PORTI

il Codice della Navigazione afferma che la chiusura dei porti ,
auspicata da molti lettori e molti politici, data l'invasione quest'anno
(previsioni 100mila persone) di clandestini che sbarcano sulle
nostre coste, sia rapportabile a un movente di ordine pubblico o di
sicurezza della navigazione. La decisione - come abbiamo scritto in
passato in una intervista a Maurizio Maresca, appartiene al
ministero dei Trasporti (oggi Mims) che conferisce al ministro dei
trasporti la potestà di limitare o vietare il transito o la sosta di navi
mercantili nel mare territoriale., può essere presa di concerto con il
ministro dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare. Anche
i prefetti possono adottare misure per la tutela e l'ordine pubblico.
Il diritto internazionale è aperto al soccorso e salvataggio della vita
umana in mare da non confondere come strumento per salvare le
persone dalla povertà e dalla repressione, ma non vieta di impedire
l'uso dei suoi porti.

Ritorna il servizio militare e civile di leva?

Lanciamo una proposta: la rabbia incontenibile dei giovani dai 15 e anche meno in su italiani e stranieri che si tramuta in violenze sugli altri, colpa anche dell'alcol e degli stupefacenti come abbiamo scritto tante volte, potrebbe essere fermata dal ripristino del servizio militare o civile della leva. Ha insegnato a migliaia di giovani educazione e rispetto e anche qualche lavoro .Per gli strnieri sarà più difficile inserirli se non si integrano , se non conosciamo il loro sviluppo adolescenziale.

o*o*o*o*o*o*o

SUL LUNGOMARE DI VARAZZE IL NOSTRO BLOG SULLA DESALINIZZAZIONE

Il 28/08/2022 il com.te Stefano Giacobbe ha scritto:

Carissimo Decio ,mi prego informarti che con il mio ritorno alla base ho avuto modo di leggere le tue news che erano nel mio arretrato. E' stato di mio particolare interesse l'articolo sulla desalinizzazione comparso sul n°13 DL notizie del 28 Luglio 2022.. Ho estrapolato l'articolo,completo della intestazione,l'ho stampato e da questa mattina è in bella mostra nella bacheca dell'Associazione Marinai Italiani che è sul lungomare di Varazze al centro della passeggiata . Rimarrà esposto per tutta la settimana . Il tuo articolo ha ancora una volta colpito il segno sull'attualità delle cose .COMPLIMENTI !!!

Un abbraccio. Stefano sei un caro amico e un lettore attento, spero di non deluderti mai, sono felice per l'iniziativa che sottolinea come 30 anni fa avevano cominciato a bordo e a terra l'installazione degli impianti di potabilizzazione dell'acqua di mare e persino delle discariche erano attivi. Sono orgoglioso per Varazze che, merita ricordare, è stata la capitale delle navigazioni passate, le grandi scoperte, le nuove costruzioni navali.

Un caro saluto a tutti voi

Decio Lucano

STELLA MARIS UN MARE DI STORIA

Per i novant'anni di Apostolato del mare in Italia si svolgerà un Convegno nazionale il 9-10 settembre 2022 a Genova Palazzo San Giorgio in collaborazione con Stella Maris. Segreteria CEI Roma tel. 06 66398453 email: apostolatomare@chiesacattolica.it.

Nuove eliche e bulbi speciali per ridurre i consumi

Sembra di essere non in un solo cantiere ma mille scali dove si costruiscono navi, si fanno prove, ricerche, nella pioggia di normative e disposizioni europee, internazionali, locali con lo scopo di diminuire fino ad azzerare le emissioni delle navi. Si legge di ordini di navi di tipologia varia che privilegiano la propulsione al metanolo a doppia alimentazione più economica rispetto al GNL in quanto non necessita di grandi depositi a

bordo. Inoltre le ricerche sono orientate alla realizzazione di nuove eliche e dal lato costruttivo di bulbi speciali per ridurre i consumi. Vi terremo informati.

PARLARE PAROLE

...i popoli sono greggi, si nutrono di parole. I giovani, le nuove generazioni non hanno memoria e si trovano su un alto strato della pila di strati della storia, e neppure si rendono conto che i loro padri li hanno messi al comando , per quelli fortunati, di un azienda, risponde Vittorio G.Rossi << *ci sono giovani pronti ad accendersi, pronti a sbagliare, imbevuti di ideologie. Cioè di parole che i maestri infondono come sciroppo di rose . La cosa più grave è che aspettano, non pensano da se stessi , cercano protezione nella famiglia, nella moglie. E hanno magari quarant'anni, e sono chiamati giovani..Molti giovani cercano luoghi dove ci sia qualcuno che faccia tutto per loro e loro sono la generazione che servirà a far germogliare quella successiva.*

Allora si passa il tempo a parlare parole.>>

Le parole che scorrono sul foglio

Le parole che scorrono sul foglio , si scaldano con il sole che batte sul vetro e si raffirzano di significati . Sensazione che mi piace. Se (verba volant, scripta manent) ma figuriamoci, se le parole sono calde.

Non potrebbero volare come quelli di anelli di fumo.

Per questo vi dico quanto mi siete vicini quanto è preziosa la vostra amicizia. Lasciamo che le nostre parole rimangano nel profondo del cuore e ci scaldino un po'. ML S.

Se quello scagno si mettesse a raccontare..

Carissimo Decio,

desidero inviarti una mia riflessione sul tuo ufficio al porticciolo di Nervi di cui conservo sempre un eccellente ricordo.

Se vorrai leggerlo ed eventualmente diffonderlo ne sarò felice.

Approfitto per un saluto sempre cordialissimo a te e Anna!

Ferruccio Repetti

Nervi, il porticciolo, primo vialetto a sinistra. Pochi passi e lo trovi lì: lo scagno del Mare e di oltre, ben oltre, il Mare. Con la “M” maiuscola.

Chi c'è entrato, chi ci si è fermato, anche solo per qualche ora o per qualche tempo, ha respirato a pieni polmoni (e a pieno cervello) l'aria salmastra e ammaliante della filosofia del mare, della storia del mare, dell'anima quieta e tempestosa del mare, e – soprattutto, ma non solo - della tecnologia del mare.

Ecco, la tecnologia, appunto: qui lui, il Comandante Decio Lucano, spirito e corpo navigante e navigatore per vocazione e

professione, docente del prestigioso Istituto Nautico, e però anche scrittore, giornalista, editore, e pure comunicatore e affabulatore, e quant'altro la sua volontà (e capacità) gli ha ispirato nel tempo e nello spazio, qui lui, dunque, ha edificato il tempietto laico del Mare.

Niente di sontuoso, di sovrabbondante, di superfluo, per carità! D'altronde, vuole così l'onesta sobrietà di chi bada al concreto più che all'orpello. Così l'ambiente "luccica", si può dire, solo di Cultura. Che non è proprio cosa da poco...

Ci sono stato, lì ho lavorato, scritto, e assimilato quello che Decio sa sempre offrire a chi è disposto a conoscere e a comprendere. A cominciare dalla tecnologia del mare. Dall' "Automazione Navale"! Che, non a caso, è il principio di tutto un percorso sognato, progettato, interpretato e rappresentato, fisicamente e culturalmente, da Decio Lucano e da alcuni colleghi di navigazione fin dall'epoca in cui parlare di tecnologia del mare, di automazione navale, pareva un azzardo, o, al massimo, un'ipotesi di scuola.

Ne è scaturita, in particolare, una Rivista, che gode tuttora di ottima salute, ma ne sono scaturite anche importanti iniziative editoriali, dibattiti, conferenze, studi, riflessioni che hanno contribuito in maniera essenziale alla promozione del Mare e di quanti sul Mare, col Mare, per il Mare – e nella Vita - remano tenendo sempre la prua nella giusta direzione.

Molto è passato anche da quello scagno, è confluito in qualche modo lì, fra quelle quattro mura. Che ci sono sempre, eccome ci sono: ogni tanto ci ritorna Decio a pensarne un'altra delle sue.

E ogni tanto ci ritornano tutti quelli che ci sono stati, almeno una volta e almeno col pensiero.

Sono solo quattro mura, certo, con la scrivania, qualche libro e qualche quadro alle pareti. Sobrietà, innanzi tutto, come si diceva. Eppure lo sciabordio dell'acqua che ti arriva alle orecchie non è quello della marina del porticciolo che gli sta accanto.

E' piuttosto lo sciabordio del Mare Oceano, se solo ti fermi a riflettere su quanto il Mare ti può dare anche da quattro mura come queste dove l'orizzonte pare non finire mai.

Ferruccio Repetti

Ferruccio, ti ricordi che cosa scrisse il nostro, insisto il nostro, Vittorio G. Rossi ? " ... nella primavera del 1970 dopo aver letto il primo numero della tua rivista L'Automazione Navale , allora si chiamava così, e la parola automazione aveva un forte significato umano e professinale oltre che tecnologico... l'automazione è una grande rivoluzione nella storia della marineria probabilmente molto più grande di quella del passaggio dalla vela alla macchina. .."

In questo tuo brano tu riassumi questo nostro spirito di allora, con la tua abilità di grande comunicatore. Nel 1987 pubblicammo Il mare e l'uomo, Lettere ai marinai di Vittorio G. Rossi, presentato da Thur Heyerdahl, tuo amico, ad Andora in una solenne cerimonia. Quei quattro muri hanno germogliato spiriti e cervelli che erano caldi e pronti a fare tutte le esperienze culturali.

E' da lì che siamo diventati dei navigatori in eventi e viaggi in Italia e all'estero. Siamo cresciuti anche come numero di impiegati. Poi nella metà degli anni novanta i quattro muri a fronte di lavori condominiali e la cessazione dell'officina nautica adiacente sono diventati tanti muri con locali che dovevano d'altronde contenere librerie, , computer, macchine varie, centraline, documenti, riviste e giornali italiani e stranieri, mobili per le fotografie, pamphlet, , quadri, manifesti, fino al 2007 quando abbiamo ceduto al Gruppo Perrone la rivista e i diritti editoriali, non lo " scagno " ovviamente. Tu lo hai ricordato, hai un grande merito a distanza di anni, lo ricorderanno anche i visitatori, armatori, uomini di industria, intellettuali , abbiamo pubblicato tanti libri allegati alla rivista, sostenuti dalle grandi case navali. basta visitare il nostro sito.

o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o*o

LIBRI LETTURE

"Le storie nella scia -

Tutti hanno il loro mare"

di Ernani Andreatta, Carlo Gatti, Bruno Malatesta, Bruno Sacella,
Pro Schiaffino.

230 pagine - Stampa Meca Recco - Vendita per oblazione.

Gli autori del libro provengono da centri della Riviera Ligure, sono stati prima imbarcati su grandi navi mercantili e dopo impiegati in realtà del settore sulla terraferma. Ognuno ha fatto qualcosa di importante, come Andreatta che ha rilanciato Chiavari centro di marineria e di cultura con il suo museo.

È soprattutto in quel periodo di allontanamento dal mare che si è percepita maggiormente la necessità di tramandare le esperienze e ricerche nel campo marittimo-storico a 360°. Sono scaturite perciò nel tempo innumerevoli presentazioni tematiche, interventi su vari quotidiani, articoli su parecchi siti web, posts su social media, moltissimi volumi pubblicati da editori specializzati nel campo dello shipping.

L'obiettivo del volume è quello di addentrarsi in parte del patrimonio marinaro della nostra regione; soprattutto il suo aspetto storico costituisce un impegno da rinnovarsi, giusto per evitare che l'eredità dei naviganti liguri venga irrimediabilmente perduta. Nel volume sono trattate storie vere - in linguaggio non troppo ermetico - che pian piano svaniscono, cioè scorrono verso il passato, proprio come la scia schiumosa di una nave, ma attenzione: infine non scompaiono del tutto poiché rimangono sempre a disposizione di chi desidera leggerle. 230 pagine con 152 foto stampate a cura degli autori che si ritagliano gli spazi di questo volume , tutti hanno il loro mare, recita il sottotitolo, Ernani Andreatta, Carlo Gatti, Bruno Malatesta, Bruno Sacella, Pro Schiaffino. Un team eccezionale di naviganti, capitani, creativi e professionisti . Bruno Malatesta ha pubblicato nel 2014

La via delle meridiane, , 60 pagine per capire e contemplare il nostro spazio/tempo e leggere e costruire il più antico orologio della Storia. Un percorso per appassionati, un testo di poesia .

" Solo chi conosce la vita di mare, può scrivere di mare " scriveva nel luglio 1977 Vittorio G. Rossi e gli autori de **Le storie nella scia** raccontano la loro vita e le vicende più singolari delle navi che hanno navigato e comandato anche ma anche di porti, di uomini, di realizzatori di musei e di eventi . Ne ripareremo al prossimo porto del nostro Blog.



C'era una volta a Camogli

Annamaria "Lilla" Mariotti dopo i tantissimi libri che ha scritto , negli ultimi tempi si è dedicata a Camogli e al monte di Portofino, noi abbiamo presentato le fiabe del monte di Portofino , un " esordio " in un ambiente dove tutto può accadere e tutto come nelle fiabe rimane sospeso nell'atmosfera di fantasia.

L'ultimo invece, "**C'era una volta a Camogli**, La storia di un borgo antico , la vita, le case, la pesca, gli abitanti " edito da Magenes, luglio 2022, Lilla riprende in mano gli strumenti della narratrice, la storia diventa una silloge di racconti veri, di personaggi veri, tradizioni , sport, cultura, religione, le facce, gli umori, la intraprendenza degli abitanti. Tutto condito con lo humor inconfondibile di Lilla.

OCEANO PROFONDO

Bill Streever ci racconta Oceano profondo

INCONTRO CON L'AUTORE ALLA LIBRERIA IL MARE

L'appuntamento con Bill Streever è martedì 6 settembre 2022 alle ore 18:30 nel chiostro della Basilica di San Saba in piazza Bernini, 20 a pochi passi dalla sede della Libreria Il Mare, Via Leon Battista Alberti, 1, Roma, 00153

www.ilmare.com +393476141118

Esplorare la profondità degli oceani è sempre stato uno dei grandi sogni della vicenda umana. Per realizzarlo, l'uomo ha concepito nel corso dei secoli i più svariati e bizzarri mezzi tecnologici e le tecniche di immersione più raffinate. Bill Streever in Oceano profondo celebra i protagonisti di questa avventura temeraria e ancora poco conosciuta.

I pionieri che hanno affrontato gli abissi alla ricerca dei limiti di resistenza del corpo umano, gli ingegneri e gli scienziati illuminati che hanno indagato i segreti dell'immersione e della decompressione, i giovanissimi subacquei muniti di attrezzature rudimentali o i professionisti pronti a vivere sott'acqua per intere settimane. Attori e comparse di una grandiosa epopea tecnologica, che dai sottomarini con scafo in pelle del diciassettesimo secolo porta ai colossali mezzi a propulsione nucleare dei nostri giorni, e dalle campane di vetro ai sommergibili turistici, fino ai robot capaci di vagare in completa autonomia tra i continenti... leggi di più **Bill Streever**

NERVI, Una passeggiata tra presente e passato

Dopo i libri di Marcella Rossi Patrone, questo libro edito da De Ferrari, giugno 2022, di Anna Maria Capurro e Gianni Argentino ci riporta con grazia e lievità a fare tesoro delle passeggiate di uno dei più amati " borghi " di Genova e della riviera di levante, purtroppo oggi sconvolto da una insensata decisione di cambiare i flussi veicolari di auto e bus , facendo un involtino da gustare a tavola nn tra la gente sana e che non è mai stata interpellata.....

La scogliera, i parchi, il porticciolo, capolungo, Sant'Ilario, Caprafico, storie e curiosità. Pagine che via via sfogli con delicatezza e piene di sorprese naturali. Le fotografie di Anna Maria Capurro sono di autore.. un artista di sicuro.

Tecnico superiore per la gestione dei processi di automazione in ambito portuale (business process officer).

Tecnico superiore per la gestione dei processi di automazione in ambito portuale (business process officer). E' questa la figura professionale del futuro nei porti italiani e alla quale l'Accademia Italiana della Marina Mercantile dedica un corso biennale post-diploma di alta formazione (le iscrizioni scadono il 5 settembre prossimo) per preparare tecnici specializzati con conoscenze, competenze e abilità adeguate a rispondere alle nuove esigenze

legate all'industria 4.0, allo sviluppo dei porti e all'automazione dei terminal portuali.

dal quotidiano online SHIPPING ITALY 30/822

GIORNALISMO E GIORNALISTI VERI

Camillo Arcuri

Camillo Arcuri si è spento a 91 anni a Genova nei giorni delle comete che rilasciano le stelle filanti. Era da molto tempo che non lo incontravo, ma il suo ricordo e la conversazione con la figlia Betti non sono mai svaniti. Oggi i giornalisti, cioè coloro che fanno da intermediari con la gente, non godono di eccessiva simpatia, sono molto superficiali, i tempi purtroppo sono grami, bisogna saper tenere il timone e non dare la sensazione che sei pagato, ammesso che sia bravo, dagli editori o dai gruppi politici. Camillo faceva parte della generazione dei Bocca, degli Ottone, (della Fallaci) era un periodo in cui anche nel giornalismo si cercava lo stile, il rapporto tra articolista e lettore, la relazione tra intervista e intervistato l'opinione del giornalista come Arcuri era ricercata, dal *Giorno* al *Corsera*, al *Secolo XIX*, il giudizio finale del giornalista era quasi senza appello. Alla famiglia di questo Maestro, di questo amico le nostre condoglianze. (DL)

Dal 2026 addio alle carte nautiche

Gradualmente sulle grandi navi però non vedremo più, come nel caso della Marineria Italiana, il terzo ufficiale di coperta stare chino sul tavolo di carteggio per effettuare le correzioni sulle carte nautiche, attività questa che obbliga ad osservare e memorizzare attentamente le informazioni a disposizione sulle stesse mappe e sulle altre pubblicazioni nautiche poste nelle rastrelliere del ponte di comando. In cambio di una pregressa pratica nell'esercizio delle correzioni sicuramente ci sarà un ingente dispendio di tempo, non occorrerà arrivare in porto per ricevere la spedizione con il nuovo materiale e non ci sarà più bisogno di conservare le vecchie carte per un certo numero di anni prima che possano essere gettate via. Vantaggio? Delle circa 18.000 carte elettroniche si potrà beneficiare di tutti gli aggiornamenti quasi in tempo reale.

SFOGGIO DI RETORICA SULLA GENTE DI MARE

Conversazione tra Tobia Costagliola e Decio Lucano

Caro Tobia, ti avevo risposto subito nella conversazione telefonica a quanto mi scrivi: mi ricordi un mio punto fermo, La storia della Navigazione di van Loon, bisogna insistere sulla memoria e non sulla retorica , ma la mia domanda, e riflette quanto scritto nel viaggio n. 14 , cioè la carriera o la vita dei naviganti è gestita da confusionari, non voglio dire incompetenti, del MIT e comincerei il viaggio n. 16 proprio da quanto

scrivi, normative nuove, dovute in buona parte dal Covid, poi aggiornamenti che andrebbero bene a chi fa un lavoro sedentario e stanziale, non a gente che viaggia e cambia spesso il datore di lavoro. , Tobia cominciamo così.

Il 24/08/2022 13:04, Tobia Costagliola ha risposto::

Carissimo Decio, ho aperto la mia posta solo a tarda sera di ieri ma non ce l'ho fatta a rispondere. Ti rispondo ora, prima di pranzo, e ti ringrazio per la vicinanza tua e di Anna e per le tue espressioni nei miei riguardi. Tu mi dai una "patente" che non merito : il vero comandante sei soltanto tu e lo dimostri da come conduci la carretta ad ogni sua partenza. Come posso entrarci io? Al massimo posso considerarmi uno "shipper" con sporadici imbarchi soprattutto in questo periodo. Sono mortificato per questo mio scarso o nullo apporto di merce. Sinceramente anche se in alcuni momenti, soprattutto di notte, penso alla carretta, poi, di giorno non ho la forza e la flemma di mettermi a scrivere. mi restano solo i pensieri della notte. E penso che , negli ultimi tempi, soprattutto, i carichi sono tutti di materiale di attualità di interesse generale oltre che dello shipping.. io vorrei, a questo punto, in controtendenza, tenere sempre accesa la fiaccola della memoria , soprattutto della marineria e della sua storia. E' vero. ci pensa Pittaluga, con autorevolezza e competenza. Ma io vorrei andare ben oltre l'apologia e l'esaltazione delle belle navi di linea. Quella era la parte più appariscente che oggi si ricorda volentieri anche grazie ai reperti fotografici. Ma c'è una parte molto più importante, quasi dimenticata , che poi , a tratti, viene "riesumata" in modalità troppo retorica ed esageratamente lontana dalla verità e dalle reali vicende umane. E così si continua ad esaltare , rendere tutto eroico e straordinario, senza evidenziare la cruda realtà delle condizioni e le modalità operative dei bastimenti dell'epoca definita troppo frettolosamente "epopea della vela",

quando uomini e mezzi dovevano competere con le marinerie di mezzo mondo, più avanti della nostra di almeno 60 anni. e , a casa nostra, fino alla 2a guerra mondiale(e anche dopo) abbiamo dovuto assistere all'impari lotta tra armatori sovvenzionati dai contribuenti italiani e armatori privati. E che dire delle condizioni degli uomini sia all'epoca della vela che nei primi anni della navigazione a vapore ?

Ci sarebbe tanto da dire . Sarebbe doveroso anziché continuare a far sfoggio di anacronistica retorica

Tobia Costagliola

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

IMMIGRAZIONE E CARENZA DI BRACCIA IN ITALIA

di **Nazzareno Cerni**

Ci scrive un grade amico e uno de massimi esperti di assicurazioni

Carissimo

In attesa di un incontro, tanto agognato quanto ritardato, che faremo questo mese di settembre a Nervi, colgo spunto da un articolo del foglio #15 per tornare su un tema che ci ha già visto incrociare la mente: l'immigrazione.

Partiamo da un concetto ormai desueto: l'interesse nazionale. E' ormai chiaro che la demografia del nostro paese non è più, da tempo, in grado di sostenere l'economia in tutti i suoi comparti (primario, secondario e terziario); oltre all'economia, nemmeno i servizi fondamentali sono più garantiti: mancano medici, infermieri, e siamo già costretti a chiedere aiuto a paesi terzi per poter garantire l'operatività di ospedali e case di cura (una volta di diceva così degli stati del cosiddetto "terzo mondo").

E' ora quindi di inquadrare questo tema non più dal lato della difesa del patrio suolo, ma dal punto di vista utilitaristico: abbiamo bisogno di far arrivare persone in Italia! E soprattutto di farle lavorare.

Senza lavoratori (italiani, stranieri, oriundi), l'agricoltura e l'industria non possono produrre quel che potrebbero, e senza lavoratori nemmeno più i servizi riescono a tenere il passo; tanto del cd "terziario avanzato" quanto del terziario classico. Ormai manca personale ovunque, non c'è imprenditore, agricolo o industriale, albergatore, commerciante, che non lamenti una strutturale carenza di manodopera, qualificata e non qualificata. Vero è che il tema è stato aggravato da alcune scelte poco felici, come il reddito di cittadinanza concesso a pioggia senza un reale controllo ex ante e senza l'impiego organico di queste persone temporaneamente a libro paga della collettività, ma la tendenza di fondo è questa.

Possiamo chiedere una politica lungimirante nell'approvvigionamento, oltreché di energia e di materie prime, anche di forza lavoro?

A costo di essere tacciato di "neo colonialismo", possiamo cominciare a decidere chi può venire a casa nostra? Da quali paesi? Con quali presupposti? E poi significa fare i colonialisti offrire un futuro dignitoso per persone capaci che hanno voglia di lavorare e vivere in pace del proprio lavoro? Naturalmente dobbiamo fare la nostra parte per accogliere perseguitati e vittime di guerre e carestie, ma non dobbiamo più considerare i "migranti economici" come dei delinquenti che vengono ad approfittare del bengodi europeo, bensì come una risorsa da sfruttare, andandoci a prendere chi ci serve, e non accontentandoci di chi arriva sulle nostre spiagge.

Servono infermieri? Apriamo ospedali "a casa loro", insegniamo, oltreché il mestiere, anche la nostra lingua e la nostra cultura, e quando saranno pronti, quando ne avremo bisogno, e se lo vorranno, potranno venire da

noi, essere trattati da cittadini come tutti gli altri e contribuire al benessere del nostro paese, andando ad occupare posizioni per le quali sono cercati, apprezzati e pure ringraziati!

Servono operai? Ingegneri? Formiamoli dove sono con nostre scuole, daremo una mano a territori e popolazioni che in questo momento soffrono di gravi problemi e daremo una mano a noi stessi creando dei flussi migratori controllati, utili, con persone che verranno accolte con fiducia e anche riconoscenza, piuttosto che con fastidio.

Ricordiamoci che gli italiani hanno fatto la fortuna di tanti paesi europei ed extraeuropei, cerchiamo ora di "tornare in pari" e cerchiamo altre persone che vengano a fare la nostra fortuna, siano essi italiani di ritorno (ma ci tornerebbero?) oppure "nuovi italiani".

D'altro canto, è la politica che la Germania fa da anni in Europa e che gli americani attuano da sempre nel mondo: importano personale qualificato da impiegare nella loro economia, e nemmeno pagano per il pluriennale percorso formativo.

Torniamo a fare politica estera, come italiani e come europei, torniamo a programmare a 5, 10, 30 anni e cerchiamo di portare il dibattito politico su problemi forse non così semplici, non così popolari, ma sicuramente più strutturali e fondamentali per le nostre vite.

Continuare a leggere la realtà con gli occhi della politica del secolo scorso (destra Vs sinistra) è un esercizio sterile che ormai non appassiona nemmeno la metà degli italiani (vedi i dati sull'affluenza alle urne). Pensiamo al futuro. Apriamo il dibattito a nuove categorie "mentali", sviluppo Vs equilibrio, solidarietà Vs liberismo, sovranismo Vs mondialismo senza che alcuna di queste posizioni venga classificata a priori come di destra o di sinistra...

La saluto con il consueto affetto e con immutata stima.

NzC

Carissimo Cerni, che bella lunga lettera mi ha scritto, l'ho già inserita nel viaggio n. 16 del mio News altrimenti chiamato anche

Blog, più marinaresco visto che siamo imbarcati sulla nostra carretta. Un " NzC" cos' polemico e con virate alle volte contraddittorie non l'avevo conosciuto. Il problema della manodopera da qualsiasi parte provenga necessita di una organizzazione che il nostro paese non ha in modo corretto e direi che è molto troppo politicizzato, quasi colonialista.

Non pariamo poi di sanità, ospedali dove è evidente (si sono aggiunte le farmacie) la carenza di personale e di verifiche. I giovani connazionali appena possono scappano, vengono pagati meglio all'estero e questa è una soddisfazione non da poco, ne conosco tanti.

Caro Cerni appena si libera questo agosto anomalo per il clima (altro problema legato all'energia) fisseremo un appuntamento nella nostra pergola ora che il porticciolo ha cambiato e cambierà panorama, lo scagno c'è sempre, le mando intanto un abbraccio di amizia

Decio Lucano

DANIELA DESCALZO Noli 23 agosto



Grazie Daniela della fotografia che ci hai mandato, spero in settembre di trovare il tempo e la salute per incontrarti e porgere a tua madre il nostro buona navigazione della vita. (d.l.)

IL MIMS CI SALVERA'?

Mancano marittimi per yacht, naviglio mercantile, normative nazionali e europee in contrasto, cerchiamo di quadrare il cerchio.

GENOVA - Una vera e propria catastrofe. Così il presidente di Amico & Co, Alberto Amico, definisce a Primocanale l'ipotesi che non si risolva prima delle elezioni la questione dei marittimi extra europei che vengono equiparati a turisti, e quindi possono sostare nei porti italiani solo tre mesi, dopodiché diventano clandestini.

20

Il caso era nato negli ultimi mesi dello scorso anno e ha già provocato milioni di euro di danni al settore. La caduta del governo ha peggiorato la situazione.

**“Rimane aperta la questione dei marittimi che sono equiparati a turisti e questo crea la situazione che oltre i 90 giorni vengono mandati via se no sono clandestini. Ora è caduto il Governo e quindi si pone il problema di riuscire velocemente a trovare dei canali che portino ad una soluzione,
(da *ShippingItaly* 3/8)**

Per trovare la "quadra" sarebbero quindi stati stabiliti alcuni paletti alla facoltà di ricorrere a personale extra-marittimo. Innanzitutto tale possibilità varrà solo fino alla fine di settembre. Gli armatori poi dovranno dimostrare di aver inutilmente cercato personale presso gli uffici della Gente di Mare prima di rivolgersi al Mims per l'imbarco di lavoratori sprovvisti dei requisiti. Le Ooss hanno infine ottenuto che a questi ultimi si applichino non solo il Ccnl dei marittimi – gli armatori avrebbero voluto utilizzare i contratti collettivi di provenienza (commercio, multiservizi o altro) – ma anche gli integrativi usati dalle singole compagnie che si avvarranno di tale possibilità. Ed entro metà settembre le compagnie dovranno presentare progetti formativi e di reclutamento di nuovo personale.

Da capire se saranno confermati i bonus e gli incentivi che le stesse società armatoriali reclamano.

“Tale addestramento obbligatorio, per tutto il personale imbarcato, a qualunque titolo e per qualunque funzione a bordo, si riferisce ai Corsi quali Sopravvivenza e Salvataggio, Antincendio, Assistenza Passeggeri, necessari in modo che, all'occorrenza, i lavoratori a bordo siano in grado di tutelare sé stessi e gli ospiti della Nave.

Derogare, anche temporaneamente, a queste garanzie di sicurezza a bordo, introduce un conflitto tra due esigenze, entrambe inderogabili: necessità operativa dei vettori navali e

tutela dei livelli di safety a bordo. Auspichiamo che tale provvedimento di emergenza adottato dal MIMS rappresenti un unicum non replicabile in futuro, perché è interesse di tutti non abbassare mai le soglie di sicurezza sulle nostre Navi”.

(da ShipMag del 4/8)

COMMENTO: Non abbiamo troppa fiducia

Con legge 1/3/21 n.22 G.U.51 Il Ministero della Infrastrutture e dei Trasporti ha assunto il nome di Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile, MIMS.

Considerando il fatto che da almeno 40 anni ci occupiamo della materia non abbiamo alcuna fiducia nella "navigazione" di questo ministero o mistero che dir si voglia. Proprio quando il nostro paese aveva fatto una certa chiarezza con le istituzioni e le categorie di armatori e costruttori , formatori e associazioni sociali, ecco che irromponop i dubbi e le interpretazioni, fenomeno tipico del lavoro burocratico. Chi ha conosciuto i Ministeri di una volta e i dirigenti di una volta sa perchè non abbiamo fiducia di questa nuova generazione di burocrati . Noi ci abbiamo lavorato insieme a questi dirigenti degli anni belli a Roma e in altri Istituti, in Italia e all'estero: non c'è paragone che tenga. Volete sapere che cosa ci è successo recentemente? Sei istituzioni ci hanno scritto, firmando le mail, , del MIT. GOV..IT .

Il problema era che non riuscivano ad aprire il nostro Notiziario perchè secondo loro era troppo " pesante " 15 MB (falso perchè il Blog 13 era di 10,5 MB) e loro non aprivano il loro sistema a più di 11,5 MB. Questo che cosa significa?

Secondo noi, che la rete del MIMS si occupa di sicurezza, personale, navigazione, porti, ecc . le nostro istituzioni sono in affanno, anzi

con il rischio di non mantenere i collegamenti internazionali cui siamo obbligati a seguire con molta attenzione compresa la pista mafiosa. (D.L.(

LE BALLE SUL CLIMA, una petizione

di Franco Battaglia

Noi sottoscritti, promotori la Petizione Italiana sul Clima, inviata nel 2019 alle massime autorità politiche e i cui contenuti hanno ricevuto, a livello internazionale, l'adesione del premio Nobel per la fisica Ivar Giaever e di 1200 studiosi in diverse discipline scientifiche, incluse le Scienze della Terra, la Fisica e la Chimica. E cioè:

Il clima attuale non è differente da periodi caldi già occorsi nel passato sia storico che geologico;

Eventi meteorologici estremi sono sempre esistiti. Essi – siccità, inondazioni, frane, smottamenti, etc. – vanno combattuti con la prevenzione e l'adattamento, cioè con la cura e pianificazione del territorio e col governo delle acque;

In particolare, non è né necessario né consigliabile, anzi è dannoso, intraprendere, con l'illusoria pretesa di governare il clima, azioni di messa al bando dei combustibili fossili. Questi forniscono le risorse per l'85% del fabbisogno energetico dell'umanità: è stato grazie alla disponibilità di energia abbondante e a buon mercato che l'umanità gode del benessere materiale oggi raggiunto, e minore disponibilità d'energia significa, di fatto, ridurre quel benessere, cioè impoverirsi.

Non esiste oggi alcuna tecnologia in grado di sopperire, se non in modo marginale e insignificante, all'energia che ci viene offerta dai combustibili fossili.

Grandi potenzialità avrebbe la tecnologia elettronucleare, consolidata da oltre mezzo secolo di uso in tutti i Paesi avanzati (in Euessa è la prima fonte

di generazione elettrica, e negli Usa è la seconda dopo il carbone). Tuttavia, il nostro Paese – unico al mondo – ha commesso l'errore di averlo abbandonato. Un errore al quale, prima o poi, si dovrà porre rimedio. In ogni caso, proprio per quest'errore, è vieppiù impensabile che si intraprendano in Italia politiche di riduzione dell'uso dei combustibili fossili. Si dovesse insistere altrimenti, pagheremo la scelta a caro prezzo, compreso l'aver stornato risorse che possono essere più utilmente impiegate per la prevenzione di calamità naturali, per esempio forti terremoti che sappiamo con certezza potrebbero colpirci in qualsiasi momento. Al contrario, come abbiamo chiarito nella nostra Petizione Italiana sul Clima, non è certo e neanche quantificato l'impatto sul clima delle emissioni antropiche di CO₂.

In occasione della recente guerra, le errate scelte energetiche dell'Italia – la rinuncia al nucleare e all'estrazione di gas in Adriatico, e l'impegno economico in costose e inefficienti tecnologie presunte alternative – stanno emergendo in tutta la loro drammaticità.

In ogni caso, non trova giustificazione alcuna una politica di riduzione, per così dire, unilaterale, delle emissioni di CO₂: anche se la Unione Europea azzerasse oggi le proprie, la cosa non potrebbe avere sul clima alcuna delle conseguenze sperate, visto che la Ue emette meno del 10% delle emissioni globali.

Per quanto sopra, noi sottoscritti, promotori la Petizione Italiana sul Clima,

SFIDIAMO A PUBBLICO CONFRONTO SCIENTIFICO

i Professori Carlo Barbante, Carlo Carraro, Antonio Navarra, Antonello Pasini e Riccardo Valentini, promotori di una recente Lettera Aperta della quale non condividiamo né la scienza né la proposta politica. L'oggetto del dibattito proposto sarà il contenuto della nostra Petizione, da un lato, e della loro Lettera, dall'altro. Il luogo sia una sede istituzionale, accademica o politica.

Ove i colleghi chiamati a confronto intendano accettare la sfida, son pregati di contattare, alla e-mail sotto indicata, il professor Alberto Prestininzi, Ambasciatore Italiano della World Climate Declaration: «There is No

Climate Emergency» entro la fine del mese di agosto. Trascorso tale termine, a malincuore considereremo non colta la nostra sfida.

Firmato:

Uberto Crescenti, Professore di Geologia Applicata, già Magnifico Rettore,
e Presidente della Petizione Italiana sul Clima

Franco Battaglia, Professore di Chimica Fisica

Mario Giaccio, Professore di Economia delle Fonti d'Energia

Enrico Miccadei, Professore di Geologia

Giuliano Panza, Professore di Geofisica, Accademico dei Lincei

Alberto Prestininzi, Professore di Geologia, Ambasciatore Italiano della
World Climate Declaration «There is No Climate Emergency». email:
alberto.prestininzi@uniroma1.it

Franco Prodi, Professore di Fisica dell'Atmosfera

Nicola Scafetta, Professore di Fisica dell'Atmosfera

da Nuovo Arengario 9/8.

AFFARINTERNAZIONALI

NEWS di STEFANO SILVESTRI

Buongiorno dalla redazione di AffarInternazionali. In questa newsletter, troverete il riepilogo degli articoli pubblicati sul nostro sito durante la pausa estiva e il punto sulle questioni internazionali fondamentali per le prossime settimane.

25

Il 24 agosto l'Ucraina ha celebrato la sua trentunesima giornata nazionale dell'Indipendenza. A sei mesi dall'inizio della guerra, sono sei i punti chiave per capire la posizione di Russia e Ucraina nel conflitto e prevedere possibili sviluppi, una sintesi a cura di Nona Mikhelidze in collaborazione con la

redazione di AffarInternazionali. I prezzi futuri del gas presso il Title Transfer Facility (TTF), il principale hub commerciale del continente, hanno raggiunto € 321 per megawattora il 25 agosto. La questione energetica resta il nodo fondamentale per il futuro dell'economia europea, che si ritrova a dover fare i conti con la possibilità per l'Ue di prevedere una vera e propria "economia di guerra", ricorda Giovanni Gasparini.

L'omicidio del 20 agosto scorso di Daria Dugina - figlia dell'ideologo putiniano Aleksandr Dugin - ha riportato l'attenzione sulla situazione interna della Russia: nonostante il Cremlino abbia dato la sua versione dei fatti sull'attentato, resta in piedi l'ipotesi che la dissidenza intorno a Putin stia crescendo. Hanno fatto discutere le parole di Papa Francesco sulla morte di Dugina, definita dal Bergoglio "una vittima innocente". Il governo ucraino ha espresso il suo disappunto al Nunzio apostolico del Vaticano a Kyiv. Bergoglio continua il suo dialogo con l'Ungheria di Orbán: le strade del pontefice e di Budapest si sono incrociate di nuovo con l'udienza del 25 agosto scorso, della nuova presidente magiara Katalin Novak e consolidano un rapporto che lascia intravedere, tuttavia, alcune divergenze, scrive Pietro Mattonai.

In Italia la campagna elettorale è entrata nel vivo: fino a questo momento la questione migratoria ha vissuto un periodo di inedita de-politicizzazione - fa notare nel suo articolo Luca Barana - ma il voto del 25 settembre ha ravvivato le intenzioni dei partiti attorno a uno dei temi più sfruttati nella corsa al voto.

In questi giorni, anche se il fronte 'orientale' dell'Ucraina si è stabilizzato, preoccupa la situazione della centrale nucleare di Zaporizhzhia - la più grande sul continente europeo.

Due sono gli eventi che hanno attirato le preoccupazioni degli osservatori e della comunità internazionale: la disconnessione dei sei reattori dalla rete elettrica ucraina - come denunciato dall'agenzia nazionale Energoatom - e i bombardamenti nelle vicinanze della centrale. Eventi che hanno accelerato

la decisione dell'Agenzia atomica internazionale AIEA di condurre ispezioni all'interno della centrale questa settimana.

La situazione di Taiwan vira verso l'instabilità, dopo la visita della Presidente della Camera Usa Nancy Pelosi e le nuove esercitazioni militari della Cina attorno all'isola. La disputa territoriale coinvolge gli Stati Uniti: è la fine dell'ambiguità strategica per Washington? Lorenzo Mariani analizza gli equilibri diplomatici che potrebbero suggerire questa svolta strategica. Riccardo Alcaro, nel podcast della puntata Spazio transnazionale di Radioradicale, si concentra invece sulle relazioni Usa-Cina e sulle intenzioni di Pechino.

Un anno dopo il ritorno dei talebani - compiuto con la presa di Kabul il 15 agosto scorso e con il successivo ritiro delle truppe Usa terminato il 31 agosto 2021 - l'Afghanistan è esposto al rischio di infiltrazioni terroristiche dell'Islam radicale: non è un caso che Ayman Al-Zawahiri si trovasse in Afghanistan - a Kabul - quando è stato raggiunto e ucciso da un drone Usa il 31 luglio scorso. Claudio Bertolotti ha analizzato le connessioni del governo talebano con Al-Qaeda, Due articoli a firma di Dario Cristiani ripercorrono l'operazione statunitense che ha portato alla morte dell'emiro di Al-Qaeda e gli scenari della successione all'interno dell'organizzazione.

Nel porto di Beirut sono crollati 8 silos di grano, già gravemente danneggiati dall'esplosione del 4 agosto 2020, che ha ucciso 218 persone. La situazione di abbandono del porto di Beirut è il riflesso di una crisi economica che non accenna a migliorare. Le elezioni parlamentari di maggio 2022 hanno confermato che l'immobilismo del sistema politico è il peggior nemico dei libanesi, scrive Giulia Gozzini. Non sono mancate le tensioni a Gaza, scrive Nello Del Gatto, dove l'azione della Jihad islamica e i nuovi attacchi israeliani nella Striscia hanno fatto temere la ripresa di una guerra che mette costantemente in pericolo la popolazione.

CANNES YACHTING FESTIVAL 2022

NSS Yachting ti aspetta al Cannes Yachting Festival 2022,
stand Beneteau,
dal 6 al 11 settembre.

Prenota la tua visita a bordo, scegli tra i modelli a vela e a motore in
esposizione.

E' USCITO MEDI TELEGRAPH NEWS , LE NOTIZIE PRINCIPALI

Apmt (Maersk) lascia tutti i terminal in Russia

Opere idriche e infrastrutture per le ZES

Yundhai verso la commercializzazione delle vele a rotore

L'innovazione verso la sicurezza in mare: ISIDE

Tonnage tax terminalisti : fuori dal tempo,

gli agenti rispondono : loro pensino al caos in banchina

tensione usa-cina per la fabbrica container della Maersk
via libera agli imbarchi dei marittimi ucraini

LA CRISI IDRICA DEL RENO E LE POTENZIALITA' ITALIANE

BERLINO La crisi industriale tedesca si chiama ora anche Reno e lo sfioramento verso il basso nel livello di guardia del grande fiume, prosciugato dalla siccità, da un lato sta mettendo in crisi il sistema di approvvigionamento logistico nord europeo, dall'altro sta schiudendo potenzialità insperate per il Mediterraneo e la portualità italiana, che richiedono oggi e non domani una consapevolezza nuova e una capacità di coglierle.

Ad accendere i riflettori su un quadro complessivo della logistica europea, scarsamente noto in Italia e invece fonte di forte preoccupazione in Germania, è Alessandro Santi, il Presidente della Federazione italiana degli agenti e raccomandatori marittimi (Federagenti): BASF e Thyssengroup, due campioni dell'industria tedesca, in queste ultime settimane stanno subendo le conseguenze gravissime di una drammatica crisi nella catena di approvvigionamento delle materie prime essenziali, accompagnata da un'escalation dei costi cresciuti da 20 €/ton a 110 €/ton. L'impatto sul PIL del paese potrebbe risultare devastante: secondo il think-tank Kiel Institute nel 2018, anno in cui si la Germania aveva subito le conseguenze di una siccità paragonabile anche se inferiore a quella attuale, si è registrata una flessione dello 0,4% del PIL. Il Governo di Berlino ha già imposto alle ferrovie di garantire la priorità al traffico delle materie prime rispetto a quello passeggeri su linee ferroviarie oggi congestionate.

Le ferrovie tornano a essere la cura, parziale, per il grande malato: il fiume Reno. Fiume il cui livello negli ultimi dieci giorni è piombato 30 centimetri sotto il livello di guardia nel suo tratto più stretto e a minor pescaggio a Kaub (a ovest di Francoforte); tratto che rappresenta di fatto un collo di bottiglia la nervatura fluviale strategica del sistema logistico del centro Europa: 160 milioni di tonnellate nel 2020 trasportate lungo i 1.300 km che scorrono tra la Svizzera e l'Olanda; per la Germania circa un terzo del carbone, del petrolio e del gas oltre a quantità importantissime di tutte le materie prime essenziali per la sua industria pesante e agroalimentare.

La Germania e l'Olanda insieme rappresentano circa il 70% del traffico merce fluviale in Europa. L'Italia è terzultima in Europa con solo 0,04%. “Ma oggi – sottolinea Santi – tutto potrebbe cambiare: quella che è stata la forza per Paesi dotati di ‘deep sea port’ ma anche di un potente reticolo fluviale, permettendo di sviluppare una potente politica industriale (la

Germania in primis a partire dalla Prima rivoluzione industriale) potrebbe diventare un punto di criticità negli anni a venire”.

“Con il perdurare di una crisi climatica che rende sempre più frequenti stagioni di siccità – afferma il Presidente di Federagenti – l’Italia, con 8.500 km di costa e con uno status di porto diffuso che non ha mai fatto valere sullo scacchiere internazionale, può tornare a giocare le sue carte nello scenario logistico europeo: porti e retroporti efficienti, investimenti su insediamenti industriali e produttivi nelle aree portuali, con l’implementazione concreta delle ZES/ZLS potrebbe rappresentare una chiave strategica e molto più ambientalmente sostenibile per affrontare i prossimi decenni di un mondo economico che anche dal punto di vista geopolitico sarà completamente nuovo”.

“Ma nulla accade automaticamente – conclude Santi – e una valorizzazione strategica del mare e della portualità italiana devono transitare per una nuova necessaria consapevolezza della politica nazionale chiamata a tralasciare forme distorte di agire pratico e a puntare sulla sostanza: Federagenti un anno fa, che sembra infinitamente lontano – conclude – aveva invocato l’istituzione di un ‘gabinetto di guerra’; oggi da più parti si promuove un Ministero del Mare: “poco importa la forma, importanti saranno i poteri che verranno conferiti e garantiti per attuare una vera e seria politica del mare”.

30 agosto 2022

Per ulteriori informazioni

Barbara Gazzale

+39 348 4144780 +41 786433361

FORMAZIONE

ESCOLA EUROPEA

BARCELONA Did you know we have a blog? We publish articles from industry experts about current developments in the Blue Economy. Check out our latest #DidYouKnow articles below:

Virtualization and simulation at the Escola Europea

The development of advanced computer systems is enabling new ways of interacting and learning via simulators...

Green hydrogen 'comes back to the future'

Green hydrogen as a source of fuel can be essential for the decarbonisation of the transport sector...

The increasing threat of cyber attacks on ports

Communication between different countries has become instantaneous. The increasing innovations have made our planet smaller...

© 2022 Escola Europea - Intermodal Transport

Terminal Drassanes

Placeta de l'Areté 1

08039 Barcelona

Tel: (+34) 93 298 6070

E-mail: info@escolaeuropea.eu

