

DL NEWS Shipping, Cultura e attualità commentata Foglio telematico a cura di Decio Lucano 31 gennaio 2016

“L'essere umano si colloca all'incrocio tra un essere visibile e provvisorio (caratterizzato dalla varietà molteplice delle apparenze) e un essere invisibile e definitivo (quale si configura l'essere). Ecco perchè scrivere significa lasciar coincidere i contrari: la verità dell'essere e l'errore dell'apparenza”.

Dall'editoriale di Flavio Ermini di Anterem, rivista di ricerca letteraria, 2015, anteremedizioni.it.

“Il mare è una fede “ diceva Antonio Soccol, indimenticato giornalista del mare insieme a Carlo Marincovich, grande sportivo, generoso di animo e animatore di pagine vere.

LA CULTURA DELLO SHIPPING NON BASTA MAI

Riflessioni sul significato e sul valore della stampa

Ho ricevuto e letto il periodico Bollettino Avvisatore Marittimo, dicembre 2015.

E' un libro; è da tenere vicino alla scrivania, tutti gli articoli contengono approfondimenti che durano nel tempo e fanno riflettere.

E' vivace, è vero, una edizione che si ripete ogni anno , ma quest'anno in particolare è un fascicolo da compulsare; non voglio discernere gli articoli e citare gli autori , sono tutti attuali.

Questa rivista è più agevole dei magazine online; è sempre lì , a portata di mano...

Bravissimi, la cultura dello shipping e non solo ne avrà una diffusione e un interessamento maggiore in questo paese che sembra, sembra, essere informato sui temi storici, economici e tecnici della marineria e della logistica che ci stanno a cuore. Complimenti alla redazione e ai grafici (la rivista si presenta sontuosa e chiara) e un augurio salutare alla redazione e ai collaboratori.

COMMENTO. Comincio questo Foglio, avendo ricordato due amici giornalisti che hanno fatto anima e scuola (Soccol e Marincovich) con una nota di plauso per Luciano Bosso, giornalista, vecchio amico, fondatore e direttore responsabile di informazioneimarittime.it e del cartaceo Bollettino bisettimanale che spazia sullo shipping internazionale, coadiuvato dal figlio Paolo. Non ho mai ommesso di segnalare nel mio Foglio altre ottime testate online come Ship2Shore o TheMediTelegraph o InforMare e Shipping Italy, testate giornalistiche utilissime per essere informati sul mondo dei trasporti in particolare marittimi e portuali. Cito anche Liguria Nautica e Liguria Business Journal che non sono solo “liguri” in quanto trattano argomenti nazionali. Altre testate non le “ frequento “ assiduamente, forse qualcuna mi sfugge, o non la ricevo, ma l'occasione vale per sottolineare che l'informazione marittima segue parallelamente quella generale e che anch'essa risente del nuovo modo di fare informazione. Nonostante la diffusione della nautica e delle problematiche trasportistiche

e portuali in Italia, il nostro è un SETTORE che non si impara a scuola , interessa il 2 per cento degli italiani che non distinguono le navi e pensano che i porti siano un vulnus urbanistico delle città, senza rendersi conto che energia e alimentazione, materie prime provengono dai traffici marittimi.

Non cambia molto la coscienza del mare con la Nautica da diporto; i marina , i porticcioli, dispongono di 150mila ormeggi ma le imbarcazioni prendono il mare si calcola 40 giorni all'anno e rimangono in banchina 320 giorni. I marina sono non solo porti dunque ma anche rifugi, resort turistici . I proprietari stanno in coperta , la maggior parte delle imbarcazioni sono sotto i sette metri di lunghezza ormeggiati e cullati dalla risacca. Su questo mondo si sono abbattuti da sempre, particolarmente negli ultimi anni, rovesci fiscali essendo il settore considerato ricettacolo di lusso e terreno di evasione dai redditi, fino al gasolio subendo severi e continui controlli per verifiche normative.

I boat people della nautica ne passano di tempo a fare la manutenzione della loro barca, se poi dovessero noleggiarla ... bisogna avere l'avvocato a disposizione e il commercialista pronto anche se ora si parla di boat sharing anche per la Nautica. Eppure di riviste ne ha avuto e ne ha questo mondo. La contrazione delle copie anche qui si è fatta sentire e molte testate sono online , ma nascondersi dentro a un tablet non è produttivo. Pensiamoci. Rivista Marittima, la rivista della Marina Militare, è sempre cartacea (evviva questo riduttivo lemma) e sta andando bene, ma Lega Navale è online. Che peccato per una pubblicazione che raggiungeva decine di sezioni sparse nella penisola , per gli sportivi ma anche per i ragazzi molto giovani che potevano sfogliarla con calma e assimilare coscienza marinara e cultura. E che dire del Notiziario della Guardia Costiera, un gioiello di cultura, tecnica, normativa, attualità, poesia, filosofia che naviga sotto la superficie del mare dentro il web.

Guardate Il Finanziere, che rivista, splendente, direte paga il Ministero dell'Economia, che è ricco, ma lo scopo di queste pubblicazioni è conoscere e farsi conoscere, è diffondere il messaggio di lavoro e di uomini, di storia e di attualità. (DL)

IL SESTANTE in sala nautica nel cassetto con il cronometro

Il 90% del popolo dei naviganti (inglesi ...) risponde che la marina militare britannica ha ragione nel portare sempre a conoscenza i sistemi tradizionali di calcolo del punto nave con il sestante. Questo non significa tornare indietro, ma ragionare con buon senso quando di fronte a sistemi avanzatissimi di navigazione elettronica (Ecdis, Gps, radar, scandagli, Ais, Gmdss ,ecc.) è opportuno tenere ben oliato nella sala nautica un sestante e saperlo usare quando, nella peggiore delle ipotesi di black out o di sinistro in mare, abbiamo bisogno di calcolare la propria posizione.

LE ASSICURAZIONI MARITTIME ASPETTANO IL BOTTO ?

Riflessioni sul gigantismo e sui sistemi di automazione integrata

Collegandoci al sestante e alla navigazione elettronica spesso disturbata (Gps, Ais) da hacker o altri inconvenienti, e seguendo le ricerche del Det Norske Veritas, DNV, che mette in primo piano la nave verde a metano, strutturata proprio per questa propulsione, costruita in modo da non perdere un grammo di carico a vantaggio dello

store di LNG. DNV studia a fondo la sinergia e l'equilibrio tra i vari sistemi nave. Il sistema. Nave, viaggio e dati sul carico sono a terra in sinergia con i Sea Data. Risk-based sugli sforzi strutturali dello scafo in rapporto al carico; Weather information per evitare danni alla nave; Loading Data, per verifica consumi in base al viaggio; Ais data, la posizione in ogni momento (se non disturbati) dell'unità; Onboard voyage information da trasmettere a terra; Public ship databases, per ottimizzare e integrare i dati delle macchine, con la posizione nave e ottimizzare il consumo; Web technology, basato sull' Ais che permetta in ogni momento con applicazioni senza costo all'equipaggio di conoscere anche attraverso speciali smartphone le coordinate viaggio e altre notizie.

Saremo affidabili fra una decina di anni (anche se il sistema è cominciato a diffondersi parzialmente 30 anni fa) , ma intanto le assicurazioni marittime stanno focalizzando l'attenzione sui sinistri parziali, che sono tanti e sono anche lo spettro del sinistro grave, e che attualmente riguardano soprattutto le macchine, punto dolente della nave se non manutenzionate, lubrificate, ecc. da cui possono scaturire incidenti gravi. Le grandi “ case “ come ABB studiano e applicano nuovi software per monitorare le macchine .

Le assicurazioni temono il gigantismo navale sia per le conseguenze disastrose di un sinistro sia per l'indennizzo planetario. Ancora le assicurazioni mettono un warning sulla diffusione della costruzione delle navi a LNG che comporta un ridimensionamento sia del rapporto nave/porti che per la gestione LNG a bordo con equipaggi preparati a questa nuova tipologia, diffusa a livello roro e ora anche su navi di grandi dimensioni.

I PRIMI DIPLOMATI IN LOGISTICA : LE NAVI CAMBIANO “ PELLE “?

“La sfida del futuro è quando le navi diventeranno infrastrutture logistiche esse stesse tanto quanto i terminal e le strade e gli armatori operatori logistici” , scrive Fabrizio Vettosi sul Bollettino Avvisatore Marittimo.

Dal Nautico di Genova l'anno scorso sono stati diplomati i primi studenti della sezione Logistica, la “ buona scuola “ va avanti sulla strada indicata dalle riforme del passato che hanno insistito sull'indirizzo trasportistico dell'istruzione nautica.

Un cambio di mentalità, quindi, in un paese dove lo Short Sea vede l'Italia numero uno nel Mediterraneo preceduta dalla Spagna che sta creando le piattaforme logistiche.

Non ci stupiamo che la riforma della portualità (Delrio) sancisca l'accorpamento dei porti come Autorità di Sistema Portuale, un linguaggio tardo romantico di apertura al futuro che include porti e navi “droni” collegati da infrastrutture e corridoi fluvio terrestri.

Salvo scoprire che rimane sempre la coperta pesante di leggi e burocrazia e queste nuove unità portuali sono prive dell 'indispensabile autonomia finanziaria.

COMMENTO *Per il momento non proseguiamo con le geremiadi e le gufate su argomenti ben trattati dai magazine cartacei e online già citati. Abbiamo voluto dare alcuni segnali ai nostri lettori , e sono tanti , che ci seguono con i nostri collaboratori. Così come la querelle della laurea breve dopo la scuola ITTL (Nautico) e le Accademie , i moduli , gli Its , le fondazioni, i centri di addestramento, l'Imec, l'If (la convenzione*

MLC) . *Ne riparlamo , ma intanto leggetevi l'articolo di Silvestro Sannino e scoprirete che trent'anni fa qualcuno molto autorevole aveva tracciato una rotta...* (DL)

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

Quando 30 anni fa presentammo la proposta dell'istruzione universitaria degli allievi nautici

UOMINI DI SCUOLA, UOMINI DI MARE di Silvestro Sannino

Domenico Spanò, Gaetano Alfaro e il Foenus Nauticum (gli interessi sul prestito marittimo)

Caro Decio, per prima cosa gli auguri di un prospero e sereno anno 2016 esteso ai lettori delle tue News. Inoltre ti invio alcune considerazioni su temi vari che come al solito potrai gestire nel modo che riterrai più opportuno.

Domenico Spanò

Nel riordinare le solite carte sono emersi alcuni opuscoli relativi a due corsi di aggiornamento per i docenti di materie nautiche tenuti negli anni 1967/68 e diretti da Domenico Spanò, il Preside dell'Istituto Nautico di Livorno a cui l'istruzione nautica deve non poco.

Nel fare il "punto" sull'istruzione tecnica nautica Domenico Spanò, che su incarico del Ministero della Pubblica Istruzione aveva risistemato e aggiornato i programmi delle materie dei Nautici, chiarisce e difende la scelta di formulare detti programmi in termini sintetici per consentire una "interpretazione evolutiva" e superare la vecchia visione di programmi lunghi, dettagliati e vincolanti. Un'operazione pedagogica e didattica di rilievo tanto che, in quel periodo, i bollettini relativi agli esami di maturità richiamaivano, come esempio di riferimento, proprio i programmi dei nautici per un'interpretazione evolutiva dei contenuti di tutte le discipline. Spanò, con un'esposizione lucida ed esaustiva, tocca i vari aspetti della tematica istruzione nautica, anche in vista di una riforma che poi, purtroppo, non verrà.

Tra le altre cose vengono riportati i contributi dell'Ammiraglio Giuriati che riteneva ormai insufficienti i cinque anni del Nautico per la formazione degli ufficiali di Marina Mercantile, a causa di un "innegabile abbassamento del livello medio del diplomato", mentre il Com.te Launaro dell'Accademia Navale di Livorno segnalava la scarsa preparazione pratica dei diplomati nautici. Spanò ricorda ancora l'impegno del Direttore di Vita e Mare, Decio Lucano, che avanzava la proposta di far stampare, dall'Ufficio Idrografico, carte nautiche per scopi didattici a prezzi molto contenuti ed auspicava un potenziamento dei programmi dando spazio ai temi dei nuovi settori della scienza e riducendo quegli argomenti ormai superati. Veniva così anticipata un'esigenza legata ai processi di automazione navale e all'introduzione del

microprocessore.

Sulla insufficienza della durata del piano di studi degli Istituti nautici alla fine degli anni '80 vi fu anche una segnalazione/proposta al Ministero della P.I. a firma di Corradino Ciampa e di chi scrive questa nota, la quale maturava sia in seguito agli esperimenti di *training on the job* fatti, anche per conto del Ministero P.I., a bordo delle navi RO-RO della Società Grimaldi sia dai confronti ad un Convegno alla Ecole Nationale de la Marine Marchande du Havre nel febbraio 1989; la proposta cadeva proprio mentre si lasciava la "sperimentazione assistita" denominata "Orione", senza peraltro aver fatto il consuntivo della stessa, come previsto per legge (circostanza già denunciata dal Direttore Generale Emanuele Caruso sugli Annali della P.I.), per adottare un altro progetto di sperimentazione assistita denominato "Nautilus".

Di recente, su queste News, è stata più volte richiamata la questione dell'istruzione nautica in Italia e l'assenza di un interlocutore autorevole e rappresentativo, anche per la mancanza di un Ministero della Marina Mercantile, mentre proliferano in gran numero scuole e centri di ogni tipo, palesi e occulte, la cui funzione è ignota perfino all'oracolo di Delfi. Nello stesso tempo è pure emerso un "buio culturale" sul piccolo mondo dell'istruzione nautica in stridente contrasto con la vivacità e le iniziative che ebbero come polo prima Livorno, con Spanò, e poi Torre del Greco, con Ciampa, come la produzione scientifica e didattica di quel tempo sta a testimoniare.

Tutti i settori professionali organizzano Convegni, Seminari, etc. per discutere e aggiornare le loro competenze; il Comandante di navi, la figura più complessa e più delicata oggi esistente, non ha possibilità in merito. Il Convegno di Sorrento del 1979, che hai ricordato più volte, ed un altro del 1983 organizzato dagli ufficiali marconisti e dagli armatori D'Amato, posero una serie di problemi giuridici, professionali e culturali che non hanno avuto risposte e non sono stati alimentati in alcuna sede. Il monito sull'arte nautica del Com.te, fatto dall'Enciclopedia Britannica della lontana edizione del 1797, che io ho riportato a pagina 449 del secondo volume della mia Storia della Navigazione, è forse più che mai attuale ed anzi reso oggi ancor più drammatico in relazione a certi sconcertanti eventi?

Gaetano Alfaro

Ho letto con piacere il profilo professionale e umano, peraltro elegante e misurato, fatto dalla Prof.ssa Annunziata Berrino, del Com.te Gaetano Alfaro. Conobbi il Com.te Alfaro negli anni '70 in un incontro con il vulcanico Com.te Giuseppe Coppola, con Corradino Ciampa ed altri simpatici amici per parlare di cose di mare. Assieme al Prof. Ing. Roberto Balestrieri avevamo da poco pubblicato una traduzione del Regolamento 1972 per prevenire le collisioni in mare (COLREGS '72) con un commento allo stesso. Alla pausa caffè il Com.te Alfaro mi disse "professor Sannino, il commento al Regolamento '72 è fatto bene". L'apprezzamento, formulato da una persona con lunga esperienza navigatoria, non poteva non far piacere anche in virtù di un'atavica diffidenza che gli operatori pratici nutrivano nei confronti dei "teorici da tavolino"; e non tardai a capire che il giudizio espresso non era tanto di cortesia ma derivava da un'attenta e profonda analisi critica. In effetti noi avevamo seguito i lavori preparatori del gruppo di esperti incaricati dagli Istituti di Navigazione, inglese e francese, e gli appassionati dibattiti sull'argomento pubblicati sui rispettivi periodici di

navigazione. Questi avevano individuato il principale punto debole nella struttura del Regolamento, perché originato e pensato secondo la “ratio” di una marina costituita in prevalenza da navi a vela, e senza il radar, per cui le regole in tempo di nebbia erano diverse da quelle con visibilità ottica, dando luogo a situazioni ambigue, specie con l’avvento del radar subito dopo la II guerra mondiale in cui si erano avuti alcuni sinistri che avevano scosso e turbato nel profondo gli ambienti dello shipping tanto da far coniare il crudo aforisma di “radar assisted collisions” di cui quello tra l’Andrea Doria e lo Stockholm del 26 luglio 1956 fu il più eclatante e raccapricciante. Malgrado la Conferenza di Genova del 1957, voluta dal Comune de la Superba, la revisione del Regolamento del 1960 non aveva toccato i punti nodali e si era limitata all’aggiunto di un annesso sull’uso del radar in tempo di nebbia. Solo con il Regolamento del 1972 si pervenne ad un sistema organico, con regole valide per ogni condizione di visibilità, oltre alla introduzione di schemi di separazione di traffico ed al miglioramento della sintassi del testo e di alcuni termini tecnici, come la sostituzione del concetto di “velocità moderata” con quello di “velocità di sicurezza”. Il Com.te Alfaro, da esperto e pensoso uomo di mare, aveva compreso la novità del nuovo Regolamento, che condivideva in molti aspetti anche se restavano ancora problemi difficili a risolvere e non poche ambiguità di interpretazione che erano state evidenziate nel nostro commento. Le osservazioni di Alfaro si rivelarono puntuali, pertinenti e preziose anche ai fini di una stesura più completa del nostro lavoro, che per varie ragioni non ci fu e di cui forse si percepisce l’esigenza. Esigenza confortata dal fatto che i maggiori studiosi della natura e delle cause dell’errore umano, ed in primis Jens Rasmussen e James Reason, sembrano essere illustri ignoti nella dialettica sull’argomento. Ho di recente letto anche il suo libro su Achille Lauro e mi riservo di intervenire sul tema in altra occasione, se la cosa può interessare.

Il Foenus Nauticum ovvero gli interessi sul prestito marittimo I casi nella storia e quelli più recenti

Non è questo un campo di mia specifica competenza ma l’ho dovuto in qualche modo trattare nella mia Storia della Navigazione. Il prestito marittimo, per gli elevati rischi della navigazione (cattivo tempo, pirati, guerre etc.) trovava finanziatori solo se attratti da possibilità di elevati guadagni. Siro Solazzi, Francesco De Martino ed altri eminenti romanisti che facevano capo alla scuola di Antonio Scialoja hanno esaminato origine, provenienza e natura dell’istituto, noto anche come “prestito alla greca” perché recepiva consuetudini e norme adottate in Grecia.

I romani, popolo molto prudente in tema economico, recepirono con una certa gradualità l’istituto del prestito marittimo adattandolo alle proprie leggi con un tecnicismo che evitasse ogni conflitto con altre leggi romane. Dalla massima di Catone il Censore “meglio investire (la stessa somma) su 50 navi che su una sola” alla pratica audace, quasi disinvolta, del gaudente Trimalcione di Petronio che non si spaventava di fronte alla perdita di alcune navi con i relativi carichi, per finire al lucroso e sicuro traffico del grano dall’Egitto e di altre derrate alimentari dei naviculari. Essi godevano di privilegi e immunità loro accordati dall’imperatore Claudio tesi a risarcire eventuali perdite per cattivo tempo, anche in periodo invernale, che si sommarono a quelli derivanti dalla formidabile campagna di Pompeo Magno che aveva di fatto liberato il

Mediterraneo dai pirati. I traffici marittimi nei primi secoli dell'Impero erano quindi abbastanza sicuri e gli interessi sui capitali investiti potevano scendere ad aliquote molto basse, dell'ordine di qualche percento.

Nella marineria del Medioevo si cercava di distribuire rischi ed utili tra le varie componenti dell'impresa ; è assente la figura classica dell'armatore mentre lo *scrivano* tiene la contabilità nell'interesse della *societas* ed i *consoli* dei mercanti assicurano la giustizia anche nei porti stranieri. Saraceni, pirati, cattivo tempo, questioni religiose rendevano alti i rischi e quindi i tassi di interesse per chi era più esposto con il capitale, pur in una pratica di partecipazione della *societas*; ma i tassi alti venivano considerati dalla Chiesa come *usura*. Per superare le difficoltà fu necessaria la geniale visione economico/sociale di Tommaso d'Aquino ed il ricorso ad alcuni istituti nuovi, quali la *commenda*, il *germinamento* e soprattutto le *assicurazioni*.

Obbligazioni , carati e compartecipazione

Tali istituti ebbero un'evoluzione continua fino ai tempi più recenti in cui figure celebri di armatori, da Cunard a Imray a Lauro a Onassis... trovarono forme e modi di finanziamento marittimo nuovi, originali e talvolta geniali. Come esempio in piccolo si può considerare il finanziamento escogitato dalla società DEIULEMAR di Torre del Greco che in circa quattro decenni di attività aveva raccolto nella cittadina vesuviana oltre ottocento milioni di euro in "obbligazioni". I "compartecipanti" erano attratti dalla sirena di interessi superiori a quelli assicurati da altre forme di investimento fino a quando un bel giorno si ritrovarono con un pugno di impegni cartacei, senza alcun valore, a causa della perdurante crisi dello shipping. Molte famiglie avevano investito tutti i loro risparmi, altri l'intera buonuscita, altri ancora avevano venduto qualche proprietà a favore delle remunerative obbligazioni sulle navi. Ottocento milioni di euro bruciati in una città di poco meno di 100.000 abitanti non passano senza vistose tracce, a volte dai risvolti drammatici se non tragici. Un mio antico alunno che per oltre venti anni aveva avuto un ruolo attivo nella società, all'inizio delle prime voci che si spargevano come un tam-tam, mi disse: "Se ci lasciano lavorare pian piano ne veniamo fuori, dalla crisi". Ma il ricorso agli avvocati, le denunce alla giustizia ed altre forme di protesta fecero precipitare gli eventi con il risultato di un fallimento totale e la perdita di tutti i soldi investiti con fiducia, con troppa fiducia, con scarsa prudenza e senza ricordare l'adagio di diversificare sempre gli investimenti. I riflessi su tutte le altre attività si sono fatti sentire e si avvertono in modo tangibile. Altri armatori hanno salvato l'attività vendendo alcune navi ma non praticavano finanziamenti di questo tipo. Fino al 2009/10 le banche facevano l'anticamera per offrire prestiti agli armatori torresi con interessi annui non superiori al 4% mentre nel caso descritto si distribuivano utili, mi dicono, fino al 7% di cui la maggior parte venivano reinvestiti. Qualcuno si domanda come sia possibile che una somma così elevata, in una cittadina, possa passare inosservata a tanti occhi vigili etc. etc. Il periodo euforico prima della crisi del 2009 aveva spinto quasi tutti gli armatori ad ordinare nuove navi con esposizioni elevate che con la crisi li avevano messi in grave difficoltà. Deiulemar ha pagato a caro prezzo per la natura dei suoi creditori e per la particolare forma di finanziamento. Per le banche Etruria e consimili i vertici hanno continuato, dicono le cronache, a percepire stipendi e liquidazioni da favola come premio dei profitti al

negativo che sono riusciti a rimediare approfondendo immani energie cerebrali. E poi si parla, dai politici, di lotta all'evasione!

Silvestro Sannino

○*○*○*○*○*○*

ATTUALITA'

CULTURA NAVALE E MARITTIMA

Gentili Amiche e Cari Amici, facendo seguito all'importante successo ottenuto dal 1° Convegno CNM (Cultura Navale e Marittima) di due anni fa dedicato alla valorizzazione ed al rilancio della nostra cultura marinara, vi invitiamo a partecipare al secondo appuntamento su questi argomenti per il 2° Convegno che il prossimo 22-23 settembre si svolgerà ancora a Genova ma nel prestigioso complesso del Dipartimento di Scienze per l'Architettura.

Grazie alla collaborazione con GENOVARCHITETTURA e del recentemente costituito Gruppo CuMaNa dell'ATENA ci siamo proposti di dare una maggiore visibilità all'evento anche in campo internazionale.

Sicuro in una vostra convinta partecipazione ad un incontro che intende rafforzare e consolidare tutta la nostra area culturale, mi pregio allegare un depliant che riporta tutti i dettagli del 2° Convegno CNM.

Restiamo ovviamente a Vs disposizione per ogni ulteriore informazione voleste richiedere.

Via aspettiamo tutti a Genova per un abbraccio vasto quanto il mare !

Dr. Bruno Della Loggia

mob +393388040550 email: bruno.dellaloggia@gmail.com

Documento ECSA su raccolta dei rifiuti delle navi

L'11 gennaio l'ECSA ha reso noto un documento in cui viene illustrata la posizione degli armatori europei in merito alla prossima revisione della direttiva Servizi Reception (PRF) Port adottata nel 2000 sollecitando, tra l'altro impianti portuali adeguati per i rifiuti prodotti dalle navi e i residui del carico nocivi, un sistema di pagamento più trasparente ed equo, nonché un efficace meccanismo di monitoraggio e applicazione. La direttiva PRF traspone requisiti della Convenzione MARPOL nel diritto comunitario con l'obiettivo di ridurre lo scarico di rifiuti e residui del carico dalla nave in mare imponendo agli Stati membri di garantire che le strutture di accoglienza siano disponibili nei porti, in modo da raccogliere questi tipi di rifiuti. L'Ecsa sostiene che le tariffe applicate da alcuni porti non sono né trasparenti né, in alcuni casi, giuste, mentre un sistema di pagamento ragionevole e funzionale

è necessario per poter soddisfare alcuni requisiti minimi e dare un giusto incentivo agli armatori per consegnare a terra dei rifiuti. Il *position paper* dell'ECSA è disponibile sul sito <http://www.ecsa.eu/>.

World Maritime Day 2016

Il tema della Giornata Marittima Mondiale 2016 è "*Shipping: indispensable to the world*". WMD sarà celebrato presso la sede IMO il 29 settembre 2016. Altri eventi e attività incentrati sullo stesso tema si svolgeranno durante tutto l'anno. L'evento parallelo del WMD si terrà in Turchia nel novembre 2016.

IMO STCW : save the date, dal 1 gennaio 2017 cambiano norme e certificazioni per i naviganti

Una giornata di ordinaria amministrazione...

Guardia Costiera: salvati 968 migranti in 8 operazioni di soccorso e continua ...

Sono in totale 968 i migranti salvati nel Canale di Sicilia in 8 distinte operazioni di soccorso coordinate, nella giornata di oggi, dalla Centrale Operativa della Guardia costiera a Roma del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. I migranti viaggiavano su 8 gommoni in difficoltà al largo della Libia quando alle prime luci dell'alba hanno chiesto aiuto tramite telefono satellitare. A giungere per prima sul posto la Nave Dattilo della Guardia costiera che ha soccorso complessivamente 494 migranti da 4 differenti unità. Nave Fiorillo della Guardia Costiera ha poi tratto in salvo altre 98 persone da un gommone con a bordo anche un cadavere. Alle operazioni hanno preso parte inoltre la nave Siem Pilot, inserita nel dispositivo Triton, che ha soccorso 131 migranti su un gommone e la nave Berlin, inserita nel dispositivo Eunavfor Med, che ha soccorso 2 gommoni per un totale di 245 migranti. Si fa riserva di inviare eventuali filmati delle operazioni di soccorso
Roma, 22 gennaio 2016

Il documento S/2015/809 del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite riconferma lo status del Free Territory of Trieste

(Corrispondenza da TRIESTE). Gli archivi dei documenti e dei verbali dell'Assemblea Generale e del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite dal 1947 ad oggi contengono innumerevoli conferme dello status giuridico del Free Territory of Trieste quale Stato sovrano in amministrazione provvisoria e riferimenti al suo modello per i regimi di protezione internazionale di territori e popolazioni. Da quasi vent'anni questi archivi sono disponibili in rete a chiunque. Non ha più quindi alcuna giustificazione la diffusione politica delle vecchie tesi italiane sull'inesistenza giuridica del Free Territory of Trieste, che sono costruite su misinterpretazioni domestiche grossolane dei trattati e delle norme generali del

diritto internazionale.

Il 23 dicembre 2015, il Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite ha pubblicato in rete il documento catalogato col numero S/2015/809, che contiene in allegato una rassegna storico-giuridica ufficiale completa dei sistemi di protezione internazionale istituiti dal 1920 dalla Società delle Nazioni, e dopo il 1945 dall'Organizzazione delle Nazioni Unite.

Questo documento ufficiale è stato redatto nel 2014 dagli esperti delle Nazioni Unite su incarico del Segretario Generale Ban Ki-moon a seguito della richiesta di protezione internazionale del popolo palestinese formulata nel luglio 2014 da Mahmoud Abbas, presidente dello Stato di Palestina, *Dawlat Filastin*, riconosciuto dall'Assemblea Generale delle Nazioni Unite con la Risoluzione A/RES/67/19 del 29 novembre 2012.

L'iniziativa ed il merito del documento sono quindi del Segretario Generale Ban Ki-moon, il quale precisa nella lettera di trasmissione al Consiglio di Sicurezza che questo studio non propone una formula specifica per la protezione dei Territori Palestinesi Occupati, ma ha lo scopo di servire per tutti i futuri lavori delle Nazioni Unite in materia di protezione internazionale.

La quinta scheda sulle Amministrazioni di territori riguarda il Free Territory of Trieste, lo conferma costituito dal 1947 e lo considera tuttora esistente quale Stato sovrano in regime di amministrazione provvisoria sotto la tutela diretta del Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite, la cui protezione si estende anche al Porto Franco internazionale del Free Territory of Trieste.

Sull'utilità del documento S/2015/809 del Consiglio di Sicurezza

La International Provisional Representative of the Free Territory of Trieste

ritiene che il documento S/2015/809 sarà estremamente utile per risolvere positivamente tutti i contenziosi giuridici, finanziari e fiscali in atto con il Governo amministratore italiano, con la Repubblica Italiana e con i loro organi civili e militari che operano nel Free Territory of Trieste.

A questo proposito, la I.P.R. F.T.T. informa di avere già incluso anche la menzione di questo documento nelle sollecitazioni inviate il 10 gennaio 2016 al Governo italiano attuale amministratore, ai Governi degli Stati Uniti e del Regno Unito ed al Consiglio di Sicurezza delle Nazioni Unite affinché provvedano a far cessare i tentativi di eliminazione illecita del Porto Franco Nord del Porto Franco internazionale del Free Territory of Trieste, evitando così nuovi contenziosi indesiderabili per tutte le parti.

AL GALATA MUSEUM MOSTRE E LIBRI

Il Museo del Mare e delle Migrazioni al Galata di Genova non c'è soltanto un grande e completo ambiente museale vero e interattivo creato dalla direzione scientifica di Pierangelo Campodonico, insostituibile cultore e sensibile persona della storia e dell'attualità, ma anche una continua esposizione di pittura, fotografia e presentazione di libri. Con la collaborazione attenta dell'Associazione Promotori Musei del Mare e della Navigazione onlus di cui è segretario generale Anna Dentoni è stata organizzata

una mostra di pittura dal titolo: “ Genova di banchine, transatlantico e trina “ a cura di Roberto Ferrarese e Raimondo Sirotti con Dino Moretti. Venti artisti la cui specialità è la ritrattistica navale e la paesaggistica portuale. La mostra sarà aperta sino al 21 febbraio 2016.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*○*

UNA STORIA VERA COME UN THRILLER

Alla ricerca della base segreta di Sistiana di Sante Tani

E' stato presentato a Trieste il documentario “Molch, base segreta”. Questo appassionante documentario storico dalla regia di Lorenzo Lucia e di Arnon Debernardi si sviluppa sulle ricerche di vari appassionati di storia locale come Maurizio Radacich e Claudio Pristavec nonché dall'Associazione Culturale Novecento. Il richiamo e l'interesse dell'argomento ha portato un così alto numero di spettatori che non è stata sufficiente una ulteriore proiezione per soddisfare tutti gli intervenuti a questa “prima”.

Il documentario parte proprio dalla “location” in cui è stato proiettato, ovvero, la “Kleine Berlin”, la Piccola Berlino. Dopo l'8 Settembre 1943 Trieste fu infatti concepita dalle autorità germaniche come il possibile bersaglio di un'operazione anfibia angloamericana tanto che, il sottosuolo cittadino, fu attraversato da una serie di cunicoli e di passaggi blindati che presero il nome anzidetto.

Questi erano non solo rifugi antiaerei ma anche una rete di cunicoli aventi funzioni operative come quella di far brillare le mine disseminate nel porto di Trieste in caso di sbarco nemico nonché di far crollare palazzi che avrebbero ostruito le vie di maggiore comunicazione, sulla falsariga della resistenza di Stalingrado.

Da punta Salvore a Grado, inoltre, furono costruite una serie di fortificazioni. Furono messe in opera aree minate fino a due chilometri dalla costa rinforzate dagli “asparagi di Rommel”, una serie di rotaie tagliate e conficcate nel fondale che fuoriuscivano a pelo d'acqua volte a bloccare eventuali mezzi da sbarco

L'intera area fu quindi denominata il “Vallo Adriatico”, sulla falsariga di quello atlantico, noto nel d day, intendendo come il premier britannico, Winston Churchill ,avesse indicato, nell'Adriatico Nord Orientale, il ventre molle dell'Asse ; uno sbarco delle forze alleate avrebbe spalancato, di fatto, le porte verso Vienna e la Germania meridionale.

Alle fortificazioni sopra descritte uno degli enigmi storici che più appassiona è quello della base segreta dei minisommersibili Molch presso la baia di Sistiana.

Il 27 Marzo 1967, attratto dalle storie tramandate della seconda guerra mondiale dei minisommersibili Molch della Marina Tedesca affondati nella Baia di Sistiana, l'Appuntato della Polizia di Stato Giovanni Macor in forza a Duino, con il motoscafo PA113 comandato dal Maresciallo Umek quale mezzo di appoggio, dopo svariate

immersioni sui fondali, ritrovò, dinnanzi allo stabilimento balneare Castelreggio, un primo sommergibile Molch ,ancora armato con due siluri, costituenti un gravissimo pericolo per l'area di balneazione. Gli stessi furono poi sfilati e fatti brillare al largo. Il Molch ,“la Salamandra”, era l'arma segreta che avrebbe dovuto inserirsi nel contesto difensivo costiero. Nel numero di alcune decine, poteva altresì arrecare danni a flotte nemiche in navigazione sottocosta.

Vero nome dei Molch era: "Torpedoversuchsanfalt" (TVA) "d'Eckerförde" o Sommergibile Tascabile Thomas II.

Questo minisommergibile monoposto era capace di immergersi nel limite dei 40 metri. Molto spartano, costituito da un tubo in metallo lungho 10 metri e di 1,80 di diametro, era spinto da un motore elettrico .Risultava estremamente pesante in quanto la riserva energetica era data da 12 batterie mod.13 T210 tanto che il suo galleggiamento risultava ridotto a "zero". A poppa vi era il posto di guida sormontato da una piccola torretta che aveva due finestre ed era coperta da una cupola in plexiglass, (che faceva anche da portello di entrata), più un lungo periscopio per l'osservazione in immersione. Sotto, erano agganciati a speciali staffe, due siluri. Con buona autonomia ma bassa velocità, (per questo i timoni furono surdimensionati e le casse di zavorra dovevano essere esattamente equilibrate prima di ogni missione), questo mezzo poteva colpire navi alla fonda e nei porti ma non quelle in rapido movimento. Poteva viaggiare a due sole velocità e la marcia indietro non era prevista. Per sopperire a questa deficienza, alcuni furono armati con siluri acustici. Il primo prototipo fu sperimentato nell'Eckernförde il 12 Giugno 1944 ed in seguito furono realizzati un totale di 383 Molch (fino al gennaio 1945) costruiti presso i cantieri di Lubecca.

Sotto un certo profilo il Molch voleva rappresentare la sommatoria tecnologica dei SLC Siluri a Lenta Corsa della Decima Mas e degli inglesi Chariots .

Questi ultimi furono studiati dai tedeschi proprio in relazione al fallimento della prima operazione bellica inglese volta all'attacco della corazzata Tirpitz , ormeggiata nel fiordo di Trondheim, in attesa di attaccare i convogli alleati diretti in Russia. Due Chariots furono infatti appesi sotto il peschereccio Arthur per superare i controlli dei tedeschi ma, entrando nel fiordo, a causa delle cattive condizioni del mare, i due minisommergibili sbatterono sia tra loro che con lo scafo dello stesso peschereccio andando a fondo. I tedeschi, nel contempo, catturarono gli operatori che tentavano una via di fuga per entrare in territorio svedese.

Articolati in cinque flottiglie,i minisommergibili furono schierati, principalmente, nei mari del Nord, ad eccezione della 411^a Flottiglia , costituita da 80 Molch, che venne dislocata nel 1944 per metà a Sanremo mentre, per l'altra metà, nell'Ariatico settentrionale.

Dislocati presso la baia di Sistiana questa,che divenne un' area superprotetta, suscitando conseguenti dicerie e curiosità su quanto vi succedesse tanto, da ipotizzare, anche la presenza di una base di lancio per i missili V2, una delle armi che, secondo Hitler,avrebbe cambiato le sorti della guerra.

Una delle tante leggende narra di una galleria situata sotto il costone della baia di Sistiana che serviva da ricovero ai sommergibili ed ai siluri. Tale ingresso sarebbe stato fatto saltare dai tedeschi prima di abbandonare l'area ma , di fatto, non è mai stato trovato un riscontro storico o oggettivo.

La messa in mare dei Molch avveniva tramite sistemi di varo costruiti ad hoc e basati

su rotaie e carrelli che posizionavano il pesante minisommersibile in una particolare impalcatura da cui veniva messo in acqua.

Da una vecchia mappa consegnata da un ex ufficiale tedesco, venne fornita una pianta dei Molch inabissati e, al fine di verificare l'esistenza di questi relitti potenzialmente pericolosi in quanto armati di siluri, in collaborazione con il Nucleo Sommozzatori della Guardia di Finanza di Trieste, sono state organizzate una serie di immersioni volte a dare riscontro della effettiva presenza degli stessi che, sebbene abbia dato esito negativo, ha rinnovato il ricordo di una importante pagina di storia non da tutti conosciuta.

Sante Tani

○*○*○*○*○*○*○*○*

LE RECENSIONI DI ALESSANDRA FOREST

La Kabbalah e i 72 nomi di Dio – una tecnologia per l'anima - Yehuda Berg - Ed. Tea

Questo prezioso testo viene descritto come un libro di potere ed in effetti lo è. Attraverso questa antica conoscenza possiamo giungere a leggere il potenziale dell'energia operante nei giorni. Meditando sulle osservazioni che vengono proposte possiamo arrivare a comprendere le varie energie e ad utilizzarle come fonte di aiuto che ci consentirà di seguire un percorso evolutivo attraverso gli accadimenti della nostra quotidianità. È possibile definire anche la più piccola azione alla luce di un significato superiore. Potremo così osservare il nostro ego in azione che spesso non ci permette di vedere uno sbocco positivo nella nostra vita. Osservazione e utilizzo di tutte le energie operanti nei giorni ci mostreranno il nostro mondo, non alla luce di una limitata funzione, ma come vero potenziale di gioia, una gioia che sconfinava oltre i ristretti perimetri, vissuti nei precari sentieri, di questo nostra pianeta Terra.

I Nove Volti di Cristo – la ricerca del vero Iniziato – Eugene Withworth – Macro Edizioni

Il percorso dell'Iniziato descritto da un Grande Maestro che ha portato nuova linfa nella vita di moltissimi ricercatori della verità attraverso secoli di storia.

Un percorso evolutivo nello studio dei principali credo a cui aderisce l'uomo appartenente alla Terra. Un'evoluzione che giunge a toccare le più alte vette della spiritualità. Nella descrizione di questi Nove Volti ci troviamo ad osservare un Essere Uomo nel superamento dei bisogni e delle necessità primarie. Un Essere che utilizza come trampolino di lancio la conoscenza acquisita nell'osservazione e nel passaggio attraverso il vissuto terreno. La manifestazione nel Sé superiore di questi Nove Volti porta l'uomo alla trasformazione e identificazione con la Divina Potenza in Sé. Viene qui descritta la massima evoluzione possibile nella sfera terrestre, il massimo raggiungimento del Vero Iniziato.

Navigatori Italiani

Antonio da Noli

Era un navigatore italiano nato nella Repubblica di Genova, si suppone nel 1419, ma non si conosce il luogo della sua morte, né la sua data. Navigò al servizio della Corona Lusitana. Nel più antico documento trovato nel 2008 a Genova “ Manoscritto antico – Famiglie di Genova: antiche e moderne, estinte e viventi – Nobili e popolari” si riporta che Antonio da Noli era un navigatore della famiglia di Giacomo da Noli, la cui origine, si suppone, sia nella piccola città di Noli (Prov.di Savona) Riviera di Ponente della Liguria. Si sostiene pure, a detta di altri storici, che Antonio da Noli sarebbe nato, attorno al 1449, forse a Serra Riccò a nord di Genova ove esiste una frazione chiamata Noli, altri suppongono a Voltri sempre nella Repubblica di Genova.

Nel 1449, alla supposta età di 30 anni, partì da Genova con tre galee di sua proprietà assieme al fratello Bartolomeo ed il nipote Raffaele navigando verso il Portogallo per ottenere dall’Infante Enrico Principe Lusitano un finanziamento per organizzare una spedizione al fine di esplorare le coste atlantiche dell’Africa. Tra il 1456 e nel 1460, su mandato dell’Infante navigò lunghe le coste atlantiche dell’Africa esplorando le isole Bijgos, il fiume Gambia e le isole di Capo Verde diventandone il vero scopritore, poiché altri, vedi Alvise da Mosto, ne avevano rivendicato per primi la scoperta. (se ne parla pure nel precedente D.L.News). Il Re Alfonso riconobbe ufficialmente Antonio da Noli come il vero scopritore delle isole di Capo Verde, ed inoltre lo stesso Re lo nominò possessore dell’isola di San Antonio. Qui fu fondata Rubeira Grande ed Antonio da Noli ci si fermò per colonizzare le isole. Nel 1466 gli venne conferita l’autorizzazione di esercitare la tratta degli schiavi africani. Successivamente nel 1472 fu nominato Governatore delle Isole. Nel corso della guerra di secessione in Castiglia, nel 1475 gli Spagnoli occuparono le isole di Capo Verde, e, nonostante Antonio da Noli ne fosse il Governatore, venne fatto prigioniero dagli Spagnoli stessi e trasferito in Spagna. Durante la sua prigionia il governo portoghese non si occupò minimamente di lui non chiedendo mai il suo rilascio. Dopo la sua liberazione da parte del Re Ferdinando di Castiglia, di Antonio da Noli se ne persero le tracce. Egli aveva avuto una figlia Branca Aguiar ed anche un figlio che lo aveva accompagnato nei suoi viaggi esplorativi. La figlia Branca aveva sposato un nobile portoghese- Hidalgo di Casa Reale.

(Ricerche di Ugo Doderò)

LE NOTE DI CARLA MANGINI

OMAGGIO A GENOVA

Da “CANTI ORFICI” di Dino Campana

Al porto il battello si posa/ Nel crepuscolo che brilla/ Negli alberi quieti di frutti di luce,/ Nel paesaggio mitico/ Di navi nel seno dell'infinito/ Ne la sera/ Calida di felicità, lucente/ In un grande velario/ Di diamanti disteso sul crepuscolo,/ In mille e mille diamanti in un grande velario vivente/ Il battello si scarica/ Ininterrottamente cingolante,/ Instancabilmente introna/ E la bandiera è calata e il mare e il cielo è d'oro/ e sul molo/ Corrono fanciulli e gridano/ Con gridi di felicità/ Già a frotte s'avventurano / I viaggiatori alla città tonante / Che stende le sue piazze e le sue vie: / La grande luce mediterranea / S'è fusa in pietre di cenere: /Pei vichi antichi e profondi / Fragore di vita, gioia intensa e fugace: / Velario d'oro e di felicità/ E' il cielo ove il sole ricchissimo/ Lasciò le sue spoglie preziose/ E la Città comprende/ E s'accende/ E la fiamma titilla ed assorbe/ I resti magnificenti del sole,/ E intesse un sudario d'oblio/ Divino per gli uomini stanchi. / Perdute nel crepuscolo tonante/ Ombre di viaggiatori/ Vanno per la Superba/ Terribili e grotteschi come i ciechi...

“STORNELLO” di Giorgio Caproni

Mia Genova difesa e proprietaria. / Ardesia mia. Arenaria./ Le case così salde nei colori/ a fresco in piena aria,/ è dalle case tue che invano impara/ sospese nella brezza/ salina una fermezza/ la mia vita precaria. Genova mia di sasso. Iride. Aria.

“ADDIO A GENOVA” di Giorgio Caproni

“...Lascero la mattina/ (la mattina, non l'alba) coi passeri ch'hanno calda/ anche se grezza la voce./Lascero la persiana/ verde sopra l'ortensia:/il geranio, la chenzia/e la distesa campana/dal vasto popolare eloquio/che suona in perpetuo gioco... Lascero Genova/ entrero nella tenebra”

FINE