

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

“La nostra intera civiltà è proprio come il Titanic; simile nella sua potenza e nella sua impotenza, nella sua sicurezza e nella sua insicurezza” G.K. Chesterton

---

## **Connecting ships, ports and people”**

**World Maritime Day 2017** “*Connecting ships, ports and people*”, è il tema per il World Maritime Day 2017 con cui l’Imo intende sottolineare l’importanza di un coerente e connesso sviluppo tra i diversi settori marittimi. Per illustrare questo tema Kitack Lim, Segretario generale dell’Imo, si è recato nel porto di Felixstowe per registrare il suo annuale messaggio per annunciare l’evento. Il video è disponibile nel sito . [www.imo.org](http://www.imo.org)

## **Navigando sul Mare dei Ricordi**

Giovedì 16 febbraio 2017 alle ore 16 nella sede dell'Istituto Nautico San Giorgio ( ITTL ) di Genova in Calata Darsena avrà luogo la presentazione del volume “ Navigando sul Mare dei Ricordi “ edito dall'Associazione Ex Allievi e Docenti dell'Istituto in occasione dei 200 anni dell'istruzione nautica in Italia.

## **La Sala degli Armatori**

Mercoledì 1 marzo 2017 alle ore 18 nella sede del Galata Museo del Mare , Calata De Mari , nella storica Darsena di Genova avrà luogo la presentazione in anteprima della “ Sala degli Armatori , Storia della Marineria dal 1861 “ a cura di Franca Acerenza, Nicla Buonasorte e Giovanni Carosio. Coordinamento di Anna Dentoni, Direzione scientifica di Pierangelo Campodonico. La cerimonia di intitolazione della Sala è promossa da Maria Paola Profumo Presidente dei Musei del Mare e della Migrazioni e da Roberto Giorgi Presidente dell'Associazione Promotori Musei del Mare onlus.

**Scagni e Vapori , giovedì 2 marzo, ore 17 , Gli armatori si raccontano , al Galata Museo, Sala degli Armatori.**

## **Propeller Club Port of Genoa**

Workshop organizzato per martedì 14 febbraio 2017 alle ore 16.00 presso la Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio, ospiti dell’Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale – Porto di Genova - sul tema: **MRV (Monitoring, Recording and Verification) delle emissioni CO2 delle navi: il Regolamento EU 2015/757 e le sue implicazioni tecniche, legali e gestionali**

Il trasporto marittimo ha un'incidenza sul clima globale e sulla qualità dell'aria per effetto delle emissioni di anidride carbonica. Al fine di ridurre le emissioni di CO2 generate dal trasporto marittimo, secondo il Parlamento Europeo la migliore soluzione è quella legata alla creazione di un sistema di monitoraggio, comunicazione e verifica (sistema MRV) delle emissioni di CO2 in base al consumo di combustibile delle navi: a tal fine è stata promulgata la Direttiva EU 2015/757 che imporrà di sottoporre ai verificatori i piani di monitoraggio entro l'agosto 2017 per poi renderli operativi dal gennaio 2018. Questo workshop ha la finalità primaria di dare un'informativa su tale Direttiva trattando, soprattutto, le implicazioni tecniche, legali ma, principalmente, gestionali con cui gli addetti ai lavori si dovranno a breve confrontare. *propellergenova@propellerclubs.it / tel. 010-591793.*

---

## CONTROPLANCIA

di Massimo Granieri

### La lezione della SIAT, il nostro foglio telematico , le nostre battaglie

Caro Decio, ho ricevuto il numero 4 che ho letto di getto perché ancora una volta sono tanti, attuali e scottanti gli argomenti trattati: protezionismo ostacolo allo sviluppo, l'ennesima denuncia di Gianna Camalich contro la speculazione fatta sulla schiena dei giovani allievi dai tanti e discutibili centri di formazione, la coraggiosa presa di posizione di Tobia Costagiola, "oggi, molta gente non legge o ha paura di leggere perché, anche se legge, non riesce a capire quello che sta leggendo" e "non conta la capacità della divulgazione immediata ma la capacità di elaborazione e di approfondimento." Poi l'appassionante pezzo su tuo padre, della sua vita così legata alla marineria e soprattutto alla vita della Sestriere. Mi è difficile commentare, preferisco non farlo per non incorrere, davanti a tanto valore, in possibili banalità. Spero che vi sia ancora tempo e modo perché il libro di prossima pubblicazione degli ex allievi del San Giorgio renda giustizia e onore a questa nave "madre della rinascita della Marina mercantile italiana".

In questi giorni piovosi ho deciso per la prima volta dopo anni di non usare lo scooter (segno di una età non più giovane?) e raggiungo l'ufficio con il bus. Ho l'abitudine presa dai tempi della prima guardia di alzarmi prima dell'alba, questo mi permette di evitare i soliti mezzi affollati e arrivare allo scagno con il "mercato pacifico" ancora aperto.

Proprio in una di queste mattine buie mentre, assorto nei miei pensieri, attraversavo via V Dicembre passando accanto al palazzo di vetro sede della SIAT, sono stato attirato dalle luci dell'atrio che illuminavano il modello in grande scala dell'Africa, una passeggeri italiana degli anni '50 e poco più avanti la galleria fotografica del porto dei tempi d'oro. Solo in quel momento ho ricordato del tuo pezzo apparso sul numero 39 di DLNews dello scorso dicembre in cui parlavi di questo piccolo museo del mare e della vita di questo importante gruppo assicurativo aperto nel cuore della city e ho realizzato quanto fosse vicino al mio ufficio. Mi sono trovato fermo, davanti alla porta a vetri, coinvolto da quel modello e da quelle immagini simboli di un passato e uno stile di vita che sembra così lontano dal nostro quotidiano. Un incontro inaspettato e quindi tanto intenso quanto intimo che mi ha riportato a quando, negli anni '70, intrapresi la via del mare che ha poi segnato il resto della mia vita.

Quel mondo del mare e della gente di mare di cui noi genovesi non riusciamo più a sentirne l'odore neppure nel quartiere di Pammatone, ove risiedono un importante gruppo armatoriale e altri uffici di spedizionieri, agenti marittimi e brokers. Ma quella barca e quelle foto esposte, quasi in strada, sono il messaggio coraggioso di chi guarda in avanti facendosi forte delle origini e che, come è capitato a me, fa venire il groppo in gola a chi lo ascolta. Mi piacerebbe poterlo visitare quel piccolo museo che SIAT sta realizzando.

Massimo Granieri

---

# Dibattito sui media

## PERCHE' CARTACEO, RADIO, TV, FAX NON SONO NELL'ALDILA' ?

Secondo uno studio dell'Università Ludwig Maximilian di Monaco, l'89% del tempo speso dai lettori di giornali del Regno Unito è dedicato alle edizioni cartacee, mentre il 7% alle versioni mobile e il 4% alla lettura da desktop. Per un tempo complessivo pari in media a 40 minuti al giorno sulla carta e solo 30 secondi per l'online.

La ricerca, curata da Neil Thurman, riporta Journalism.co.uk, è stata condotta sui dati di 11 editori di giornali tra cui il 'Guardian' e il 'Telegraph'. Il fatto di riferirsi spesso al concetto di "utente unico mese", ha spiegato Thurman, rischia di condurre ad una "sottostima della reale capacità del cartaceo di attrarre lettori".

"Un prodotto di carta", conclude Thurman, "ha caratteristiche in grado di favorire una maggiore attenzione nel lettore che sono difficili da riprodurre online".

Da Primaonline del 3 gennaio

## Banche on line, Poteri forti, Fake news

"Voi avete pagato il pc o lo smartphone da cui operate, vostro il costo della connessione internet, vostro il denaro che trasferite, vostro il tempo che dedicate alle operazioni, vostro il dito che cliccando trasferisce il denaro. Nonostante ciò, vi applicano maggiorazioni alle commissioni relative a questi servizi. (estratto articolo di [leopoldo.gasbarro@me.com](mailto:leopoldo.gasbarro@me.com))

## Social che non pagano tasse e non hanno responsabilità

Tutto il potere è in mano al padrone che detta a suo piacimento regole e condizioni, decide senza possibilità di appello che cosa i suoi "cittadini" possono dire (postare) e cosa provoca la loro immediata sospensione o espulsione, entra nelle loro vite con metodi subdoli senza alcuna garanzia di riservatezza. La Costituzione di questi Stati è composta di soli due articoli: fare più soldi possibile, secondo, pagare meno tasse possibile. Questo capo/padrone di fatto controlla anche l'informazione primaria generata in tutto il mondo dai loro social senza alcuna responsabilità morale e giuridica. Facebook, Twitter, Google ecc. un miliardo e 600 milioni di iscritti, il più grande Stato del mondo. (Sintesi editoriale di A.Sallusti, Il Giornale)

Le fake news, le post verità sono quelle cose inventate perché non c'è responsabilità perché non c'è il Direttore. Bisogna portare questi signori di Facebook, Google, ecc. a fare l'editore, e dire che hanno la responsabilità delle notizie che mettono in giro perché se viene diffusa e commentata è responsabilità loro. (Il Foglio Quotidiano, 1 febbraio)

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

# PARLIAMO DI NOI

## DL NEWS, foglio di élite o di contenuti ?

Caro Decio, in riferimento all'ultimo foglio mi accodo a Tobia nel confermare la sua opinione su DLNEWS, foglio di "élite"; non sarebbe altrimenti vero che in Italia ci sono 3 milioni di lettori di giornali sportivi o di gente che dei giornali legge solo i titoli, lo hanno capito persino in un settore BtB come lo shipping. Oggi, infatti, gli uffici stampa delle Società Armatoriali o

delle AdSP sono organizzate meglio delle società di moda o del lusso. Tu hai sviluppato "contenuti" e non solo "contenitori"; dicevo ad un giornalista di shipping l'altro ieri che il vero giornalista analizza i fatti e non li riporta unicamente, per questo mestiere basta il reporter e non il giornalista. Un abbraccio, buon vento.

## Fabrizio

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

## Snellire la scrittura , siamo sbarcati sul web

Il mio parere in merito tenuto conto anche della mia modesta esperienza acquisita da anni nel mondo giornalistico anche a seguito di alcuni corsi , propendo con quanto affermato da Tobia Costagliola nella prima parte della lettera .Per colpire l'attenzione, gli articoli non devono superare i 4000 caratteri .Però noi abbiamo anche bisogno di sapere e di conoscere a fondo certi argomenti quindi ha ragione anche Tobia . Ritengo quindi che il foglio deve continuare a rivolgersi ad una élite di addetti ai lavori senza cambiare impostazioni . Il reportage sui porti adriatici e la portualità turistica, anche se non sono stati letti interamente , sono stati portati all'attenzione di alcuni i quali in caso di necessità sanno dove andare a cercare notizie specifiche in merito. Ormai il foglio è conosciuto per il suo taglio quindi a mio parere dovrebbe rimanere tale. Però l'editore deve decidere cosa si vuole, e quindi essendo sbarcato il DL NEWS anche sul web ritengo che in questo caso deve snellire le news adeguandole alla scrittura web facendo rimandi al foglio in modo che chi vuole approfondire sa dove andare a cercare. Per concludere è sul web che bisogna snellire.- Grazie saluti

## Nicola Silenti

*Grazie, ammiraglio Silenti, grazie Fabrizio delle vostre risposte alla lettera di Tobia Costagliola sul ruolo e l'impostazione di DL NEWS. Quando ho cominciato nel 2008 con questa "newsletter" sembrava un passatempo ed era orientata sul tecnico-commerciale ( nel senso delle notizie ) ; ci collaborava assiduamente Giuliano Basso , che aveva fatto il broker marittimo e aveva lasciato da poco la dirigenza di una società di intermediazione. Poi il cambio di rotta, più culturale, ponendo obiettivi di attualità come la formazione dei marittimi e di storia della marineria con spunti di etica e di filosofia. Intanto i destinatari si sono allargati a molte categorie di lettori, dall'università ai capitani, dagli ingegneri agli operatori marittimi e portuali , dai tanti interessati alla materia del rapporto tecnico, sociale e culturale mare e uomo. Un caro amico mi scrisse: ... il tuo foglio telematico ... Da lì nacque la definizione del nostro notiziario , un foglio simile a un giornale, fatto di contenuti e di battaglie per evitare che la barca Italia vada fuori rotta per eccesso di burocrazia e di mancanza di corretta gestione amministrativa. Vorrei dire che nei primi anni '90 la mia rivista TTM istituì tra i primi media anche il sito web, molto utile, tanto per rispondere che conosco l'impostazione del web, a cui però non ci adeguiamo nella scrittura , perché noi seguiamo un progetto di tipo cartaceo tradizionale . E non aderiamo ai social ( tranne come ospiti ) perché non ci sorride la vanità dell'essere visibili nel cosmo di siti e della diffusione ostentata ( e forse illusoria di migliaia di followers) del nostro pensiero. Ci bastano i nostri lettori ,e sono tanti, che credono in noi e sanno quello che vogliono e ci scrivono. Hackers e virus permettendo( . DL )*

---

# Stella Maris Genova

## LA VERA MISERICORDIA NEL MARE DEGLI INVISIBILI E NELLA BABELE DEGLI EQUIPAGGI

Piazzetta Don Bruno Venturelli 9 - 16126 Genova  
Tel/Fax 010.265684 Email: [genoa@stellamaris.tv](mailto:genoa@stellamaris.tv) - [www.stellamaris.tv/genoa](http://www.stellamaris.tv/genoa)  
Codice Fiscale 01149970996 ( 5 per mille )

Nel 2016 sono state visitate 1491 Navi , incontrato a bordo 30588  
Marittimi.

### Relazione Pastorale 2016

**Carissimi Amici; è passato un altro anno di Apostolato del Mare ricco di tanti doni e speranze. Ringrazio ancora una volta tutti i volontari riconfermandone la stima, la professionalità e l'amore che mettono in questo servizio, gli amici, i benefattori e tutti quelli che a vario titolo hanno reso possibile la vita dell'Associazione.**

Nel corso dell'anno 2016, la Stella Maris di Genova ha proseguito le attività di accoglienza ed assistenza ai marittimi, grazie all'opera svolta dai volontari nelle visite a bordo e nei centri di Genova Dinegro e Prà/Voltri al VTE.

### Ospitati nei Centri Stella Maris 1761 Marittimi

Nel 2016 sono state visitate 1491 Navi , incontrato a bordo 30588 Marittimi.

Nel corso dell'anno 2016, la Stella Maris di Genova ha proseguito le attività di accoglienza ed assistenza ai marittimi, grazie all'opera svolta dai volontari nelle visite a bordo e nei centri di Genova Dinegro, Pra-Voltri VTE e Miltedo, i cui risultati sono riportati nelle relative tabelle. Volontari coadiuvati da alcuni Diplomatici del Nautico in attesa di imbarco, da alcuni Studenti Universitari e da parecchi studenti interessati ai crediti formativi che prendono familiarizzazione con l'ambiente marittimo.

I dati che riportiamo del 2016 sono relativi alle navi visitate e analizzate a fini statistici (tipologia delle navi, rilevazione del numero di marittimi imbarcati e loro nazionalità).

### Numeri di Nazionalità negli equipaggi delle Navi Visitate:

Di queste navi abbiamo riportato in tabella quelle con equipaggio di unica nazionalità che assommano a 339 navi pari al 22,74% del totale, con 2 nazionalità 348 navi pari al 23,34%. Mentre quelle con tre e più nazionalità sono ancora circa il 50 % con tutte le problematiche ambientali e sociali di avere equipaggi di diversa lingua, cultura e tradizioni alimentari. Questo può accrescere il disagio dei marittimi a bordo, e rappresentare un rischio in caso di

grave incidente della nave dove la pronta comprensione della lingua ufficiale di bordo (inglese) è determinante, per impartire o ricevere un ordine, per la propria ed altrui incolumità e per la salvezza della stessa nave

## Nazionalità Equipaggio su Navi Visitate

Italiano , 2780; Rumeno, 686; Russo, 1321; Ucraino, 2449; Polacco, 814; Tedesco, 186, Rep.Baltiche, 231; Turco, 1567; Indiano, 3520; Cinese, 1499; Filippino, 10613; Coreano, 55; Paesi asiatici, 1591; altri paesi, 3276, TOTALE 30588

Riferendoci sempre alle 1491 navi analizzate, la nazionalità più diffusa è quella Filippina con 10613 marittimi pari al 34,7 % del totale. Al secondo posto è quella Indiana con 3520 marittimi pari al 11,51%

Le news nelle varie lingue che portiamo a bordo sono sempre gradite, ma è crescente la richiesta dei marittimi di potersi collegare in internet con il proprio telefono. La priorità di avere internet ha quasi uguagliato quella di telefonare.

L'operato della Stella Maris è rivolta a questi lavoratori del mare , invisibili per la gran parte della gente , ma indispensabili per le economie mondiali .

## In breve alcune note sull'attività di Stella Maris

Gruppo Giovani: il nostro gruppo giovani Stella Maris formato sia da Universitari che Ragazzi Lavoratori (alcuni dei quali sono marittimi e vengono a fare servizio nei periodi di riposo), è ben avviato e stabile. Sono ormai tutti maggiorenni quindi ormai indipendenti nei vari servizi. ( motivo di speranza e di rinnovato impegno )

- Gruppo Giovani Studenti Nautico: con i ragazzi del "Nautico", il gruppo Giovanile all'interno della Stella Maris si è rafforzato. Attualmente sono circa 20 i giovani che con l'opportunità dell'alternanza scuola / lavoro si turnano durante la settimana per essere presenti nel centro e per aiutare saltuariamente nelle visite a bordo. Si è cercato di creare un gruppo di amici e di crescita insieme.

-Volontari Marittimi: attualmente abbiamo 3 Volontari che sono anche marittimi e svolgono il loro servizio quando sono sbarcati. Questo è molto bello perché possiamo avere un contatto diretto con la realtà di bordo.

-Scalabriniani : Ormai da qualche anno è nata una bella collaborazione con gli Scalabriniani , istituto fondato da Mons. Scalabrini nei primi del 900 per l'assistenza e la cura dei Migranti. Proprio Mons, Scalabrini si imbarcava dal porto di Genova per assistere i nostri emigranti verso le Americhe. Nelle feste di Pasqua e nell'Estate, abbiamo ospitato alcuni chierici del Seminario di Roma.

-Campo Estivo Giovani: Si è svolto a Luglio un campo estivo con 10 ragazzi del Gruppo Giovanile Vocazionale Scalabriniana di Bassano del Grappa in collaborazione con la Caritas di Vicenza. Esperienza bella e coinvolgente anche per alcuni dei nostri giovani. L'esperienza ormai alla seconda edizione sta diventando un appuntamento fisso. È già stato infatti programmato il campo estivo 2017.

-Scuole : Si è creato un rapporto di amicizia e collaborazione con vari istituti cittadini, in particolare con l'Istituto Nautico San Giorgio. Sono occasioni per farci conoscere, per presentare la Stella Maris, l'Apostolato del Mare, i Marittimi, il Welfare e cercare volontari. Grazie alla testimonianza e coinvolgimento di alcuni nostri Giovani.

-German seamen mission : La Missione Marittima Luterana Tedesca presente a Genova da moltissimi anni, nel 2015 ha chiuso la sua storica sede ed è stata ospitata presso la nostra sede. Questo è un bel gesto di accoglienza, comunione e collaborazione tra le chiese

-Regali natale: Quest'anno grazie all'aiuto di tante persone, enti, parrocchie sono stati

realizzati oltre 1500 pacchetti regalo donati ad altrettanti marittimi che sono giunti nel porto di Genova durante le vacanze di Natale. I pacchetti regalo contenevano gli utilissimi e sempre molto apprezzati cappelli e sciarpe di lana, cuciti e preparati con generosità da vari gruppi parrocchiali e da associazioni di volontariato”. “Il primo ringraziamento va a quanti hanno lavorato per realizzare questa bella iniziativa, che vuole essere un segno concreto di solidarietà nei confronti dei tanti lavoratori del mare che, durante le festività, attraccheranno negli scali genovesi”.

-Cena di Beneficenza su GNV: Grazie al comitato di Welfare per la Gente di Mare ed alla Direzione di GNV, è stata realizzata una cena di beneficenza sulla Nave Suprema (Ammiraglia della Flotta) a favore dei servizi Stella Maris

-Nuovo Salone: Nel 1981 dopo la chiusura della vecchia sede Stella Maris tutta la struttura era stata trasformata in scuola e la Cappella compresa la sacrestia in Palestra. La vecchia Cappella confina proprio con i locali dove attualmente ha sede la nuova Stella Maris. A Settembre 2015 terminano le attività della Scuola privata (Istituto Byron) Nasceva allora l'idea di riprenderci come Associazione questi spazi carichi di tanta storia. A Settembre grazie al contributo di vari enti tra cui quello di 10.000 € della C.E.I., sono iniziati i lavori di ristrutturazione che termineranno nel 2017.

**Diacono Massimo Franzì**

**Assistente Spirituale Stella Maris di Genova**

---

## **OSSERVATORIO SUI PORTI**

a cura di **Tobia Costagliola**

### **Venezia. Nominato il Nuovo Presidente di Autorità di Sistema Portuale dell'Alto Adriatico, i problemi, l'Offshore, il Mose...**

Incredibile ma vero. Dopo tanta attesa, il Ministro Delrio è riuscito a scovare un vero manager. Se ricordate, nelle ultime News di fine anno avevamo riportato il rammarico del Ministro per la bassa percentuale di veri managers nella lunga lista dei curricula a lui pervenuti. Il Ministro nonostante i suoi innumerevoli impegni, sia amministrativi che politici, è riuscito a “recuperare” e quindi richiamare dall'estero uno dei tanti “cervelli” in fuga dal nostro paese. Si tratta del manager Pino Musolino che succederà all'ormai famoso Paolo Costa. La notizia viene riportata con enfasi dal Gazzettino di Venezia e Mestre del 2 febbraio 2017 :

<< Musolino, 39 anni, manager della Giudecca, è uno dei cervelli in fuga partito per Londra, Anversa e Singapore, da cui a breve staccherà il biglietto di sola andata verso la sua città. Un ritorno che non ha mancato di sollevare polemiche per il suo curriculum tra le forze politiche di minoranza, ma che il PD ha votato in maniera compatta>>. Infatti la Commissione dei Trasporti della Camera ha votato questa nomina con 21 voti favorevoli e solo 9 contrari. Il giornale la Nuova Venezia incalza : << Assunto senza “raccomandazioni”. Dopo aver mandato il suo curriculum al Ministero delle Infrastrutture e parlato con il Ministro via Skype da Singapore. Sembra una storia di altri tempi quella di Pino Musolino, 39 anni, veneziano doc (è nato alla Giudecca, “Campo di Marte 918”)>> E ancora :<< Musolino se n'era andato all'estero licenziandosi dalla Provincia, in polemica con il suo ex partito, il Pd allora Ds. Negli ultimi dieci anni ha ottenuto un master all'Università di Swansea, in Gran Bretagna, in materia di Trasporti, è diventato manager del porto di Anversa e adesso della quarta società al mondo per la movimentazione dei container, la Hapag-Lloyd Ag. Consulente



di Diritto marittimo internazionale, con un'esperienza maturata quasi tutta all'estero. Politica, quasi niente. Consigliere di Municipalità a Venezia nel 2005, se n'era andato rifiutando il posto fisso a Ca'Corner >>

*Musolino sembra, dunque, avere tutte le carte in regola per poter affrontare la lunga lista di problemi sospesi bene in evidenza sulla sua scrivania. Ne abbiamo lungamente scritto durante il corso del 2016. Sono ancora tutti là, vecchi, stagionati ma sempre attuali: tra questi il nuovo terminal per le grandi navi, il transito delle navi da crociere davanti San Marco, l'Off Shore, il costoso e forse mai utilizzabile sistema "Mose", ecc.*

*Presto, quando arriverà dall'Oriente, fra circa un mese, lo vedremo all'opera. Si pensa che essendo veneziano debba conoscere già le realtà della Laguna e le sue necessità. Auguriamogli Buon lavoro!*

## Nemo propheta acceptus est in patria.

*E' proprio da Venezia che giunge qualche voce di dissenso sulla nomina di Musolino. Una per tutte, molto significativa, è una lettera firmata G.R., giunta al Direttore del Gazzettino, pubblicata venerdì 30 dicembre 2016 ( quando la nomina ancora non era stata confermata) su cui non facciamo alcun commento:*

<< Caro Direttore,

ho letto sul Gazzettino che il nuovo presidente "in pectore" dell'Autorità Portuale del Nord Adriatico, Pino Musolino, è un esperto internazionale di portualità: "manager del porto di Anversa" e "della quarta compagnia di navigazione al mondo". Può darsi che Musolino sia un profondo conoscitore di porti, ma non per motivi professionali. Nella sua carriera si è occupato, piuttosto, di assicurazioni navali.

Ecco quanto emerge da un profilo sui social: ad Anversa (2011-2012) ha lavorato come addetto alle vendite ("sales manager" di una società mineraria e metallurgica, la Mechel Service Belgium; ha poi lavorato come addetto a Waterloo (2012-2016) per la Atlantis International Service, una società che si occupa di assicurazioni sui trasporti navali, come liquidatore; lavora oggi a Singapore nell'ambito assicurativo-legale ("corporate insurance risk manager"). Se certamente è esperto di un settore molto specifico che riguarda la navigazione e le navi, altrettanto non si può ritenere per i porti e la logistica in genere [...] Qualche anno fa Musolino venne respinto ad un concorso per impiegato nel settore legale dell'Autorità Portuale di Venezia (arrivò sesto).[...] >>

Ma...non sono forse troppo esigenti questi veneziani ?

## Il colpo di coda di Paolo Costa mentre è in arrivo il nuovo Presidente

Il 3 febbraio è stato firmato a Venezia il contratto per la progettazione definitiva del sistema portuale Off Shore di Venezia. Alla presenza del sindaco Luigi Brugnaro, hanno firmato il presidente uscente dell'A.P. Paolo Costa e il General Manager della società cinese CCCG, Song Debin, in rappresentanza del raggruppamento di imprese italo-cinesi "4C3", che si era aggiudicato l'appalto lo scorso settembre.

Il contratto è stato firmato a pochi giorni dalla nomina definitiva del nuovo Presidente di AdSP. Perché tanta fretta ? Non si poteva attendere l'arrivo del nuovo Presidente ? E' l'ultimo "colpo" messo a segno da Paolo Costa prima di lasciare.

Si è trattato di una azione legalmente ed amministrativamente corretta? La cosa, di certo, è molto criticabile tanto più che si tratta di un contratto della valenza di 4 milioni di Euro per un progetto che ancora non si sa se verrà mai realizzato. E' incredibile ma vero. E' ben noto che il Governo aveva espresso molte perplessità su questo progetto e ancora non si era pronunciato definitivamente. E, allora, come è potuto accadere ? Il Ministro Delrio dov'era? Misteri italiani...( déjà vu anche in altri porti, nelle stesse circostanze..).

## Tobia Costagliola



## “Ruolo del pilota in caso di sinistro marittimo”

Il 6 gennaio, si è tenuta, presso la sede del Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, una giornata di studi dedicata al "ruolo del pilota in caso di sinistro marittimo", alla quale hanno preso parte una folta rappresentanza di piloti e allievi piloti e 15 Ufficiali del Corpo in servizio presso le rispettive Direzioni Marittime. L'evento è stato aperto con il saluto dell'Amm.Isp. Vincenzo Melone, Comandante Generale, che ha ricordato i progressi compiuti nell'ultimo anno, con gli importanti risultati in campo normativo, con riflessi efficaci sulla sicurezza dei traffici marittimi, a beneficio di un maggiore sviluppo del sistema economico del Paese. Sono intervenuti il Com.te Danilo Fabricatore Irace, Presidente della Federazione Italiana Piloti, i professori Sergio Maria Carbone e Francesco Munari, il Cap.Vascello Giuseppe Romano, della Direzione Generale per le Investigazioni ferroviarie e marittime del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Enrico Maria Pujia, Direttore Generale per la vigilanza sulle Autorità portuali le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo, l'Ing. Fabio Croccolo e la dott.ssa Maria Cristina Farina, dirigenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Dall'incontro è emersa l'importanza dell'opportunità di aumentare la convergenza tra le esigenze funzionali alla navigazione, assicurate dai servizi tecnico nautici e quelle funzionali alla sicurezza dei porti, garantite dall'Autorità Marittima. "Sicurezza produttiva", come è stata definita dal Comandante Generale durante i saluti conclusivi, che deve essere perseguita, pur nella diversità dei rispettivi ruoli e compiti, attraverso un'implementazione della sinergia tra Autorità Marittima e servizi tecnico-nautici.

---

□ 29-31 marzo, Ravenna, OMC 2017 Offshore Mediterranean Conference & Exhibition. Le imprese interessate ad essere partner di Confindustria Romagna che parteciperà con un proprio stand, possono contattare Confindustria Romagna Tel.: 0544 210433

---

## LETTERE

### CHE I MARITTIMI COME LE SUFFRAGETTE INIZIO '900 TROVINO IL CORAGGIO DI AFFERMARE I LORO DIRITTI

Caro Decio, dopo una parentesi di mia assenza dovuta a questioni di salute, eccomi nuovamente in trincea a dire la mia, come da tempo faccio, intervenendo sui temi dibattuti sui tuoi DL News ed in particolare sugli ultimi 3 e 4.

Mi permetto di evidenziare come io e te abbiamo da tempo, e ripetutamente “lottato”- è il termine giusto – per una corretta ed uniforme formazione professionale degli allievi con una laurea triennale, ovvero di primo livello, per gli stessi all'uscita dall'Istituto Tecnico Nautico come avviene oramai in tutta Europa ed in tutto il mondo. Purtroppo finora il tutto senza esito, solo proposte, solo ipotesi...solo convegni, solo parole...Lo stesso dicasi per il re-integro del Ministero della Marina Mercantile, nulla all'orizzonte come avviene sullo schermo di un radar spento. Ma, caro Decio, forse...forse il nostro perdurare sui temi di cui sopra ha generato un'iniziale discussione sull'argomento: vedi lo scritto di Gianna Camalich sulla

trasparenza poco limpida dei 65 centri autorizzati dal MIT in condizioni di disparità in quanto ad oneri di frequenza, di condizioni di disegualianza tra i centri stessi, e così via. Quanto scritto da Gianna Camalich è quasi un grido di dolore lanciato in aiuto ai giovani allievi ufficiali, i quali vengono incitati dalla stessa a darsi da fare...ma come, se i loro problemi vengono ignorati dal Ministero della Pubblica Istruzione competente per materia? Altrettanto significativa è la lettera-denuncia che segue allo scritto della Camalich. Caro Decio, non voglio entrare o appena affacciarmi nell'agone politico, ma l'anarchia che troviamo nel campo di cui ci occupiamo, oramai ci circonda, ci assedia in tutto: burocrazia che rallenta gli aiuti ai terremotati e così via. Mi auguro comunque che quanto espresso così vivacemente dalla Camalich, si possa comparare al movimento femminista dell'inizio del XX secolo, che, dopo lunghe battaglie, riuscì ad imporsi, e le "suffragette" riuscirono poi ad avere gli stessi diritti civili degli uomini. Speriamo pertanto che i marittimi nostrani, per comparazione, sulla scia del movimento femminista, possano avere gli stessi diritti dei marittimi delle nazioni più progredite.

Ugo Doderò

## Dal professor Enrico Calzolari , un contributo di storia e scienza A proposito della Longitudine.

Occorre sfatare alcune affermazioni che si continuano a ripetere sulla storia della navigazione. Ad esempio occorre segnalare che già i Romani conoscevano l'America (si veda il libro di Elio Cadelo "Quando i Romani andavano in America" (2009), ma anche i Cartaginesi andavano in America. Anche i Templari conoscevano l'America, come dimostrato dal libro di Umberto Bartocci "America rotta templare" (1995) e dal successivo suo lavoro "Una rotta templare alle origini del mondo moderno" (2006). Un altro libro rafforza queste tesi, scritto da Lucio Russo, a titolo "L'America dimenticata" (2013). Si noti che a Roma, negli "Annali" di Quinto Ennio (239-169 a.C.) si spiegava come la Terra fosse rotonda, cosa già affermata nella Bibbia. Sia il Bartocci sia il Russo sono docenti universitari di Storia della Scienza, mentre Cadelo è un giornalista scientifico della RAI. Nel mio libro "Lunigiana e rotta atlantica dei Templari"(2014-2016), sostengo la ricerca attraverso simbologie che ho trovato in Lunigiana e in America del Sud e che spiegano come il "Secretum Templi" fu proprio la rotta dell'argento (da cui poi il nome dell'Argentina). Non soltanto in Lunigiana e in Garfagnana è rappresentata la simbologia del mais, ma esiste anche una pergamena del 1257, della Diocesi di Acri (Palestina) in cui si narra come il mais venisse già coltivato. La cabossa del cacao intera è rappresentata nella chiesa di San Tommaso Becket a Caramanico Terme, mentre la cabossa aperta che mostra i grani si rinviene, oltre che in Caramanico, anche in Sovana e Toscana. Ciò premesso, forse sarà più facile accettare che già Colombo conoscesse il calcolo della longitudine, dopo averne rubato il segreto al Centro di Sagres (Portogallo). È noto che il Re del Portogallo fosse un Templare, che non volle ubbidire alla richiesta di chiudere l'Ordine del Tempio, ma che, seduta stante, ne cambiò il nome in "Ordo do Cristo", mantenendone in vita tutte le istituzioni. Fra queste vi era a Sagres un Centro di Cultura Nautica, in cui si erano riuniti studiosi di astronomia sia cristiani, sia ebrei, sia musulmani, i quali effettuavano attività di studio segreta. Questo centro era stato fondato nel 1416 dall'Infante Enrico, duca di Viseu. È molto probabile che siano arrivate in questo luogo di studio, in maniera clandestina, carte geografiche e documenti provenienti dalle grandi biblioteche di Alessandria, di Atene, di Pergamo e di Antiochia. Di questo centro era socio anche Bartolomeo Perestrello, padre della moglie di Colombo. Il periodo di frequentazione del Portogallo, da parte di Colombo, va dal 1476 al 1484, e proprio nel 1484 Colombo deve fuggire precipitosamente dal Portogallo. Avvenne infatti un fatto tragico. Il Re Giovanni II pugnalò a morte il Gran Maestro pro-tempore dell'Ordo di Cristo, per aver violato un grande

segreto. Appare chiaro che Colombo riuscì ad impadronirsi del segreto del calcolo della longitudine. Infatti Colombò, quando partì per il viaggio che dette origine al mondo moderno, imbarcò tre marinai, con l'ordine assoluto di dedicarsi alla rotazione delle clessidre. Perché? Perché egli doveva sempre conoscere l'ora del porto di partenza. Chi conosce il concetto di longitudine non avrà problemi ad accettare questa spiegazione. Il Re Sole fece mandare in prigione il grande armatore francese Fouquet (e gettò via la chiave), perché le sue navi non si perdevano mai. Fouquet non volle rivelare il segreto del calcolo della longitudine. Egli sacrificò se stesso, ma la ricchezza della sua famiglia non sarebbe venuta meno.

**Enrico Calzolari**

---

## **SHIPPING story**

### **LE COMPAGNIE CHE NON SI DIMENTICANO**

#### **MERZARIO. Un Armatore molto particolare.**

**di Tobia Costagliola**

Nel n. 25 DL News 2015 del 24.08.2015 cercai di dare una risposta al quesito “Armatori si nasce o si diventa?”. Nel contesto del saggio che ne scaturì evidenziai le varie tipologie di Armatori tra cui ne emerse uno, in particolare, nato non per vocazione ma per necessità. Si tratta appunto dell'Armatore Merzario (Andrea Merzario SpA e varie società italiane e straniere controllate o, per brevità, “Gruppo Merzario”). Questa azienda, nata nell'800, cominciando col trasporto di posta e plichi a mezzo diligenza, si è gradualmente sviluppata assumendo la caratteristica di “Spedizionario”. La continua e costante crescita, dal periodo preunitario fino ai nostri giorni, la portò ad assumere una dimensione internazionale mettendola nelle condizioni di controllare rilevanti flussi di carichi, sia in export che import da e per l'Italia e poi, gradualmente, in varie aree geografiche del Mediterraneo, Nord Europa, Medio Oriente, India, Americhe, ecc.

Negli anni '60/70 il traffico per il Medio Oriente, spinto dalla produzione petrolifera cominciò a raggiungere volumi fino ad allora impensati. Lo “Spedizionario” Merzario pensò di attrezzarsi anche per il trasporto via mare acquisendo prima carichi per navi “convenzionali” e poi, gradualmente, con l'avvento dei containers, cominciò ad espandersi assumendo un rilevante ruolo internazionale nel trasporto intermodale : strada- ferrovia-aereo-mare (camions, treno, aereo, navi). La prima esperienza vettoriale marittima della Merzario cominciò nel 1969 con l'utilizzo di una piccola nave Ro-Ro noleggiata, con un capacità di portata di 32 teu, prima sulla rotta Venezia/Pireo, e poi sulla rotta La Spezia/Palamos. Nascevano così le prime “Linee Merzario”, pioniere della “containerizzazione” nel Mediterraneo. Con l'aumento del carico, dopo tre mesi, seguì il noleggio di navi di portata maggiore (da 105 teu) che cominciarono il trasporto dall'Italia per Beirut da dove il carico proseguiva via terra, con mezzi Merzario, verso le varie destinazioni dell'Arabia Saudita. Durante tutto il periodo della chiusura del Canale di Suez, fino al 1975, la Merzario, con piccole navi Ro-Ro noleggiate, consolidò il servizio porta a porta anche con l'Iran, via Turchia, e con l'Iraq, tramite porti siriani e porti turchi. Il carico era composto non solo da containers ma anche da semirimorchi e altro materiale rotabile (scavatori, caterpillar, ecc.). Durante il periodo iniziale Eugenio Belloni curò i noleggi delle navi stabilendo, contemporaneamente, relazioni non solo con l'armamento italiano ma anche con l'armamento scandinavo, tedesco, ecc. mentre le attività commerciali venivano seguite da Luigi Bai. Con

L'apertura del Canale di Suez cominciò l'impiego di navi Ro-Ro di portata sempre maggiore, sulla rotta del Mar Rosso e del Golfo Arabico. A queste navi, a partire dal 1978, cominciarono ad aggiungersi le navi di proprietà e la Merzario cominciò a disporre di una moderna flotta adatta al trasporto di containers e mezzi rotabili. Nello stesso tempo, questa azienda si era gradualmente dotata di terminali terrestri, collegati con autostrade, ferrovie e terminali portuali nei principali porti di imbarco e di destinazione. L'attività di trasportatori, armatori e spedizionieri costituiva un vero servizio integrato con:

- l'acquisizione commerciale, all'origine e a destino
- lo svolgimento di tutte le pratiche dello spedizioniere
- la messa a disposizione di containers e semirimorchi propri
- il trasporto terrestre all'origine e a destinazione
- la gestione diretta dei terminali portuali e "interporti" (terminal di Melzo)
- il trasporto marittimo con mezzi ed uomini propri.

E' evidente come l'attività armatoriale sia stata, in questo caso, strettamente connessa all'intero sistema di trasporto e costituiva una vitale maglia di tutta la catena logistica.

E', anche questo, un caso di "armatore" per necessità e non per vocazione dove la nave, anche se su scala diversa, ha la stessa funzione di un "truck" all'interno del sistema integrato di trasporto. E' emblematico come, nel linguaggio abituale del vasto "territorio" Merzario, spesso veniva usato il termine "mezzo navale" per definire quella che altrove veniva chiamata "nave".

## Il colore della Merzario

Il colore giallo delle navi della Flotta Merzario era una delle caratteristiche esteriori che richiamavano subito l'attenzione, nei porti, in navigazione, sulle copertine e sulle pagine degli artistici ed originali deplianti pubblicitari della Compagnia. Secondo la tradizione marinara il colore giallo era, e forse lo è tuttora, un colore insolito per una nave. Quel colore giallo voleva essere una "attrazione" pubblicitaria ed infatti ottenne subito un grande successo. Il colore giallo caratterizzava anche tutti i containers ed i mezzi di trasporto terrestre. Ogni giorno, dal terminal di Melzo partivano verso i vari terminali di imbarco (La Spezia, Ravenna, Ancona e per l'Inghilterra) i famosi "treni blocco" (45 containers) o "treni gialli" sul cui carico primeggiava il colore giallo della Merzario. Il logo nella ciminiera delle navi riportava la bandiera del Gruppo con i simboli del mare, aereo, ferrovia e strada che chiaramente indicavano le quattro tipologie di trasporto.

## I nomi delle navi Merzario

A completamento di tutti gli elementi di individuazione che ben presto ebbero un effetto pubblicitario eccezionale, vi fu la decisione di far precedere il nome di ogni nave dal nome Merzario come ad es. Merzario Siria, Merzario Fenicia, Merzario Arcadia, Merzario Persia, Merzario Arabia, Merzario Italia, Merzario Britannia, Andrea Merzario ed anche qualche nave noleggiata come la Merzario Liguria. L'unica nome "fuori tema" fu il "Comandante Revello", nome di un "prezioso e valido" Comandante morto, nel 1977, in un tragico incidente, la cui memoria l'Armatore Merzario volle onorare in maniera tanto significativa. Il Comandante Lorenzo Revello fu "ingaggiato" dalla famiglia Belloni nel 1974 quando l'attività vettoriale marittima cominciava ad assumere una dimensione ormai tanto rilevante. Revello assunse dapprima il ruolo del "Chartering" e "Operation" manager per il noleggio e la gestione delle navi noleggate. Successivamente, creò le basi per la nascita della struttura armatoriale vera e propria (Armamento, Ufficio Tecnico, acquisti, nuove costruzioni, ecc). Sulla strada tracciata da Revello, i suoi successori Mario Besaccia e Pro Schiaffino furono in grado, in poco tempo, di creare, tra l'altro, un "armamento" i cui equipaggi, selezionati tra gli elementi migliori della marineria nazionale, raggiunsero elevati livelli di professionalità ed

efficienza e furono anche un positivo riferimento per l'intera flotta nazionale. In quel periodo, sotto la presidenza di Enrico Belloni, mentre la struttura di Bai veniva potenziata, Eugenio Belloni, estroverso e dinamico vicepresidente, instaurò e consolidò per il nascente Gruppo Armatoriale interessanti e vantaggiose relazioni con lo "shipping" internazionale nel cui consesso il Gruppo Merzario guadagnò ben presto un ruolo di prestigio e di riferimento che mantenne per almeno tre lustri, grazie ad un management altamente brillante e qualificato.

## Merzario Spedizioniere

Non si può scrivere di "Merzario Armatore" ignorando "Merzario Spedizioniere", caratterizzato da una miriade di filiali dapprima sparse capillarmente su tutto il territorio italiano e poi radicato gradualmente in alcuni paesi "chiave" dell'Europa, Medio Oriente, Nord America, Caraibi ecc. A partire dal '47 e , fino al '70, si realizzò una significativa espansione della rete commerciale europea, con personale proprio, "allevato" alla scuola delle filiali italiane. Questo costituì un punto di forza rilevante per il raggiungimento di una dimensione internazionale di grande successo. Una miriade di "acquisitori/venditori" capaci di penetrare in tutto il mercato produttivo per offrire i molteplici servizi, non solo di semplice trasporto, ma relativi a tutti gli adempimenti legati all'import/export, ecc. Una immensa schiera di uomini e donne, preparati, aggressivi e intraprendenti che dai vari angoli del paese operavano in perfetta sintonia, anche senza conoscersi, e che potremmo definire "tutti diversi e tutti uguali" nel continuo svolgimento del loro lavoro di espansione e consolidamento sotto la gialla bandiera Merzario. Nel periodo di massima espansione, caratterizzato da una grossa componente di aggressività, talvolta si operava, spinti dall'entusiasmo, anche saltando le gerarchie, in un "disordine..ordinato..."e non era raro arrivare dove gli altri non riuscivano... Senza retorica si può oggi affermare che in ogni container che attraversava il mare, il deserto o le Alpi o comunque viaggiava nelle varie modalità, palpitava il cuore di ognuno di loro. Queste persone, per 4 generazioni, hanno contribuito alla acquisizione di ingenti e proficui flussi di merci che però, dalla seconda metà degli anni '80, non sono stati più sufficienti a coprire i costi degli ingenti investimenti nel campo navale ed i costi fissi di strutture non più giustificabili dalle mutate condizioni di mercato. Nella prima metà degli anni '80, sotto la direzione di Carlo Alhadeff (A.D.), erano state costruite delle navi Ro-Ro, che seppure all'avanguardia dal punto di vista tecnologico, furono, troppo presto, superate da navi Lo-Lo e poi da navi "Full-Containers". I mezzi rotabili andavano diminuendo, le operazioni di imbarco e sbarco di containers su navi Ro-Ro diventavano sempre più costose ed i tempi operativi, nonostante gli sforzi fatti, non erano in linea con i tempi delle navi Full-Containers. Negli ultimi tempi fu veramente eccezionale ed irripetibile lo sforzo tecnico/operativo di tutte le strutture preposte per ottimizzare i tempi di imbarco e sbarco dei containers, come ad esempio, lo stivaggio in coperta nel senso trasversale per facilitarne l'accesso delle gru, la velocità ed il numero dei fork lift e trattori nei ponti inferiori. In un mondo in rapido cambiamento, il "vettore marittimo" si trovò troppo condizionato e vincolato dalle navi di proprietà mentre avrebbe dovuto rapidamente passare all'utilizzo di semplici navi portacontainer di maggiore portata o, extrema ratio, avrebbe potuto drasticamente ritornare alla sua storica attività di semplice spedizioniere, lasciando ad altri il trasporto marittimo. Ma ciò era realisticamente impraticabile. Con l'uscita di Carlo Alhadeff, nel 1984, iniziò un drastico programma di ridimensionamento e toccò al nuovo AD Antonio Belloni di gestire, negli anni successivi, il disimpegno della famiglia Belloni dal Gruppo Merzario con la vendita a terzi dei vari rami di attività.

Non mi sembra opportuno, al momento, di scrivere la intensa e articolata storia che va dal 1974 al 1988, periodo che segna la parabola della Merzario, soprattutto per il comparto vettoriale marittimo, né scrivere degli avvenimenti posteriori al 1989, con i vari "passaggi di mano" contrassegnati anche da comportamenti fraudolenti dei nuovi proprietari che

portarono ad una procedura fallimentare forse oggi ancora non esaurita.

A completamento di quanto sopra esposto, riporto qui di seguito, alcuni dati significativi del Gruppo Merzario del 1979 e del 1985 ed il testo della commemorazione del 150° anniversario della nascita della Andrea Merzario.

## Il Gruppo Merzario nel 1979

( estratto da una delle ricorrenti i campagne pubblicitarie redatte in lingue diverse)

Siamo Trasportatori , armatori, spedizionieri.

Siamo le stesse navi dalla partenza all'arrivo

Con oltre 35.000 mezzi di trasporto, 57 sedi con personale Merzario in Italia e all'estero, una flotta di 20 navi portacontainers e con nostri uomini, veri professionisti del trasporto, siamo l'organizzazione europea che offre ai suoi clienti un vero servizio integrato:

- \* L'acquisizione commerciale, all'origine e a destino
- \* Lo svolgimento di tutte le pratiche dello spedizioniere
- \* La messa a disposizione di containers e semirimorchi propri
- \* Il trasporto terrestre all'origine e a destinazione
- \* La gestione diretta dei terminals portuali
- \* Il trasporto marittimo con mezzi e uomini propri.

Fidatevi di un nome e di uno solo: Merzario, che vi garantisce la gestione diretta di tutte le fasi del trasporto coi propri uomini e coi propri mezzi.

Merzario, 150 anni di esperienza e una filosofia sempre rivolta al futuro.

Sedi e filiali : Milano, Genova, Ancona, Asti, Bergamo, Bologna, Brescia, Carpi, Como, Gallarate, La Spezia, Livorno, Modena, Napoli, Novara, Padova, Parma, Piacenza ,Ravenna, Reggio-Emilia, Roma, Torino, Trieste, Zurigo, Barcellona, Bilbao, Madrid, Palamos, Valenza, Parigi, Lione, Londra, Dover, Felixstowe, Harwich, Manchester, Bruxelles, Rotterdam, Francoforte, Atene, Salonicco, Mersina, Teheran, Baghdad, Damasco, Latakia, Aleppo, Beirut, Jeddah, Riyadh, Kuwait, Dubai, Dammam, Tripoli, Caracas.

\*Oltre 1.000 semirimorchi, costruiti "su misura" per la Merzario, operano sotto il nostro costante controllo per le strade d'Europa e di tutto il Medio Oriente. Viaggiano per strada, per mare, a bordo delle nostre navi e per ferrovia essendo tutti del tipo "Kangarou".

\* Sono più di 30.000 i gialli containers Merzario che potete incontrare in tutta Europa e Medio Oriente. Costruiti con particolari tecnologie garantiscono la perfetta conservazione delle merci, sono facilmente trasportati dai nostri mezzi e seguiti dai nostri uomini.

\*Collegati con i più importanti centri d'Europa e del Medio Oriente copriamo un'immensa superficie. Il nostro servizio infatti non finisce nelle grandi città, tutte sedi di filiali Merzario, ma prosegue con i nostri mezzi e con i nostri uomini sino alla destinazione finale.

\*Merzario Lines: più di 20 modernissime navi portacontainers RO-RO e LO-LO che trasportano in tutto il Mediterraneo e il Golfo Persico i nostri containers, i nostri semirimorchi, i mezzi rotabili e carichi eccezionali che, sempre più frequentemente ci vengono affidati.

## I 150 ANNI DI MERZARIO 1835-1985

Andrea Merzario nasce nel 1813 ad Asso, nella Lombardia settentrionale e, giovanissimo, all'età di soli 22 anni, fonda l'impresa delle Diligenze Merzario: si dimostra subito un personaggio intraprendente e coraggioso, deciso ad affrontare iniziative nuove.

L'Impresa Merzario inizia la sua attività con un servizio di diligenze per passeggeri da Asso e Como, per Milano, dove il capolinea viene fissato all'albergo degli Angioli, in via San Protaso. Siamo in tempi ormai lontani ; il Risorgimento non è ancora avviato e Alessandro Manzoni sta rivedendo il testo dei Promessi Sposi. A Milano incominciano a circolare gli omnibus a cavallo e si accendono i primi lampioni a gas.



L'Impresa Merzario si sviluppa rapidamente e perfeziona i propri servizi arrivando ad attuare una prima forma di vero e proprio trasporto intermodale, caricando le carrozze, come risulta anche da un manifesto commerciale del novembre 1846, sul treno da Milano fino a Monza, per farle poi proseguire per Como in coincidenza con i battelli a vapore in servizio sul lago.

Ben presto Andrea Merzario trasforma il servizio regionale in servizio internazionale per Parigi e Ginevra, e l'azienda diventa talmente affidabile che riesce a conquistare anche la fiducia delle Poste Svizzere che le assegnano, nel 1856, la loro prima agenzia di Milano. E' il momento in cui nasce l'industria italiana e Andrea Merzario si organizza e si trasforma in spedizioniere.

Nella regione operano trecento filande. Milano conta poco più di duecentomila abitanti; la prima edicola si apre in piazza alla Scala nel 1880 e, pochi anni dopo, alcuni benestanti lanciano un nuovo giornale : "Il Corriere della Sera".

Uomo di molteplici interessi, Andrea Merzario è uno dei soci eletti dell'Accademia Filodrammatici e viene nominato da Vittorio Emanuele II Cavaliere dell'ordine della Corona d'Italia.

Ha tre figlie e un solo maschio che lavora con lui in azienda, ma che muore all'improvviso all'età di 41 anni nel 1877. Pochi mesi dopo, nel marzo del 1878, Andrea Merzario chiama a collaborare con lui il giovane Enrico Belloni, presentatogli da comuni amici.

Nel 1894 muore lasciando la proprietà dell'azienda alle tre figlie che cedono poi la loro quota a Enrico Belloni, lasciandolo esclusivo proprietario dell'impresa.

Sulla scia dell'impulso innovatore conferito da Andrea Merzario, la società continua a svilupparsi ed istituisce servizi di trasporto merci per chi deve esportare.

Enrico Belloni nel 1896 apre la filiale di Genova per i traffici marittimi; nel 1915 la filiale di Parma e dopo la guerra numerose altre. Muore nel 1927 lasciando l'azienda ai tre figli: Paolo, Cesare ed Eugenio che l'anno successivo la trasformano in una "Società Anonima". Poco dopo devono affrontare una difficile congiuntura, quando scoppia la grande crisi di Wall Street, e anche la Andrea Merzario soffre della "great depression" e subisce un ridimensionamento. Poi nel 1935, la guerra d'Africa offre un'occasione di forte espansione che la società coglie prontamente con una grande attività e l'apertura di un ufficio a Massaua, primo passo verso gli insediamenti oltre i confini domestici.

Sono gli anni in cui la Fiat, che conta già cinquantamila dipendenti, mette sul mercato la prodigiosa Topolino; e alle Olimpiadi di Berlino l'Italia arriva terza, dietro la Germania e gli USA.

Poi scoppia la seconda guerra mondiale e ricominciano restrizioni e divieti. La Andrea Merzario deve ridurre drasticamente la sua attività ma, terminata la guerra, l'azienda riprende ad operare a pieno ritmo ed inizia una progressiva espansione che la porterà fino al suo attuale assetto.

Negli anni '60 decide di operare come vettore terrestre, soprattutto per i traffici per l'Inghilterra, e nel 1969 incomincia l'attività vettoriale marittima che dal 1974 subisce un impulso rapido e decisivo portando nel giro di dieci anni la società ai vertici dell'armamento italiano di linea.

Nell'arco di quattro generazioni la Merzario passa dal "Servizio giornaliero di Diligenze e Forgoni celeri" alle grandi navi porta contenitori automatizzate.

Tra timori e speranze, fatiche e successi, una profonda metamorfosi si è compiuta.

## Il Gruppo Merzario oggi (1985) dopo 150 anni

Siamo Trasportatori , Armatori, Spedizionieri.  
Siamo le stesse navi dalla partenza all'arrivo

Una società leader nel campo del trasporto intermodale.



Una flotta di 18 navi con una capacità totale di stiva pari a 14.250 TEU di cui il 75% è rappresentato da 8 moderne porta contenitori in proprietà.

Un parco di 40.000 contenitori di cui il 95% di proprietà.

Un parco di 800 semirimorchi e 110 mezzi di sollevamento completamente di proprietà. 2.600 dipendenti di cui 700 all'estero.

Una vasta rete di filiali in Italia e circa 70 filiali e uffici sparsi in tutto il mondo e facenti capo a 19 consociate.

Il fatturato consolidato è di circa 750 miliardi di Lire.

Gli investimenti fissi del Gruppo Merzario superano i 400 miliardi di Lire.

## Qualche ulteriore personale considerazione

Mi rendo conto di aver riportato una frettolosa ed approssimata descrizione del Gruppo Merzario. Per scrivere la lunga storia della gloriosa Merzario ci vuole molto più di queste poche ed incomplete pagine. Ora, però, credo sia giunto il tempo in cui la storia della Merzario dovrebbe essere ormai "raccontata". Lascio comunque il campo a persone, ex colleghi ed amici più titolati di me per scrivere quanto da me non scritto e di cui posso, tuttavia, osare almeno riportarne una traccia per i numerosi capitoli di un "Grande libro Merzario":

1. Storia delle Filiali. Ogni filiale, dalle più vecchie a quelle di più recente formazione, ha una sua storia da raccontare. Storie di "pionieri", storie di lavoro, gare, concorrenza, guerre e talvolta anche di... sconfinamenti territoriali... che venivano poi risanati con buon senso e "spirito di corpo".
2. Evoluzione dei trasporti dalla diligenza, al treno, al camion, alla nave, all'aereo.
3. Le prime esperienze vettoriali marittime (Grecia, Spagna, Turchia, Siria)
4. Il "Signor Container", l'incredibile "interpretazione della sua "poesia" da parte della Merzario, attraverso il suo utilizzo in tutte le sue possibili forme, in ottica intermodale, nei fatti non così scontata nell'ambiente marittimo.
5. La graduale creazione di una organizzazione efficiente e moderna. Continui corsi di aggiornamento professionale ed istruzione di tutto il personale.
6. Nascita degli uffici all'estero.
7. Creazione ed organizzazione dei terminals in Italia e all'estero. Il terminal di Melzo.
8. L'entrata della Merzario in Confitarma. Il suo rilevante ruolo.
9. Operazioni terrestri e marittime, operazioni aeree. Il "Pionierismo" della Merzario. I trasporti "eccezionali".
10. Rapporti con i principali "competitors" nazionali ed internazionali e persone dedicate.
11. Accordi con le principali compagnie per la "razionalizzazione della stiva" nei periodi di crisi, joint ventures, pool agreements, ecc
12. Le navi noleggiate, le nuove costruzioni, l'allungamento della ANDREA MERZARIO e COMANDANTE REVELLO, la gestione delle navi proprie.
13. I corsi di tecnica manageriale della Columbia University per 80 dirigenti, nel 1983.
14. Il tardivo dibattito interno tra i sostenitori delle Ro-Ro ed i sostenitori delle navi Lo-Lo e "Full-Containers" quando ormai gli investimenti navali erano già in avanzata fase di completamento.
15. La gestione dei "mezzi".
16. Il management dal 1974 al 1988.
17. I bilanci, la situazione patrimoniale, gli investimenti.
18. La famiglia Belloni.
19. L'A.D. Carlo Alhadeff.
20. Le vendite, lo smembramento e tutti i passaggi successivi.
21. Dulcis in fundo: Le risorse umane e lo straordinario "Spirito Merzario". Aneddoti e

storie di tante persone. Documentazioni fotografiche.

Non finisce qui. Ci sarebbe ancora tanto da scrivere, in tutte le lingue...

## Quelli della Merzario.

Questo testo perverrà, indubbiamente, all'amico Paolo Rossi ex manager della Merzario Middle East, il quale, da lunghi anni, con opera altamente meritoria sta, affettuosamente e con tanto entusiasmo, mantenendo i rapporti con almeno 500 persone ormai individuabili come "Quelli della Merzario" che, ogni due anni, acciacchi permettendo (giovani... esclusi), si incontrano in quel di Milano. Nell'intervallo ci scambiamo gli auguri di stagione, informazioni di ogni tipo tra cui alcune che non vorremmo mai leggere .. il Necrologio Merzario, tanto doloroso ma tanto utile per fare memoria e per riflettere. All'ultimo necrologio di un carissimo amico e collega, qualcuno ha commentato: "il nemico colpisce sempre più vicino"...

Non me ne vogliano "Quelli della Merzario" per le mie omissioni e le mie approssimazioni, ma credo di aver indicato, forse anche provocatoriamente, ma senza alcuna presunzione, la strada per raccontare ai posteri, con maggiore esattezza, la vera Storia della Merzario, dei suoi uomini e delle sue donne.

## Merzario S.A. di Chiasso.

Concludo manifestando tutto il mio compiacimento per aver appreso che, dopo l'abbattimento di ...tanti alberi..., un alberello era sopravvissuto: la Andrea Merzario SA di Chiasso, già fondata dalla Merzario fin dal 1935. Il suo management ha saputo tempestivamente registrare anche lo storico marchio Merzario stabilendo così una continuità con la tradizionale attività della Casa Madre nata nel 1835. Non ho molti dettagli ma, se le informazioni sono corrette, prendo atto che la Merzario è ancora viva, non solo nei nostri ricordi, ma anche in questa nuova/vecchia "creatura" che senz'altro saprà trarre buon frutto dalla storia e dalla memoria della lunga esperienza di tante generazioni.

## Tobia Costagliola

---

# CULTURA E LIBRI

## GLI ULTIMI GIORNI DELL'AMMIRAGLIO

Un avvincente romanzo in cui scorre la vita dell'uomo che ha cambiato la storia, aprendo la via verso il Nuovo Mondo. Autore Iaria Luzzana Caraci, Mursia editore

Valladolid, maggio 1506. Cristoforo Colombo, l'Ammiraglio del Mare Oceano, malato, giace a letto; sa che per lui sta arrivando la fine. Circondato dai suoi affetti più cari, in tre giorni, Colombo ripercorre le tappe della sua avventurosa esistenza. Personaggi reali, avvenimenti

del presente e ricordi lontani ruotano come in un carosello: la genesi del suo progetto, le lunghe trattative con il re del Portogallo prima e con i re di Spagna poi, i rapporti con i figli e l'amatissimo fratello Bartolomeo, gli amici, le donne della sua vita: Felipa, la moglie; Beatrice, la più amata; la signora di Gomera con la quale ha avuto una travolgente avventura. E poi i viaggi transatlantici e le scoperte, le vittorie e le sconfitte che ha affrontato sempre sorretto da un'incrollabile fede. ( Da PressMursia)

**ProcidaOggi e La Torre** due giornali periodici ( Isola di Procida, Torre Del Greco) che coprono un territorio vasto e importante geograficamente e storicamente, due giornali nello scacchiere del golfo di Napoli, due tasselli fatti con competenza e passione, per la gente , onestamente in modo professionale.

## Le riflessioni di Silvana Canevelli

**Dal " Giulio Cesare, atto secondo, scena 1 " di William Shakespeare.  
Così Bruto riflettendo su Cesare**

".. e per dire il vero di Cesare, non so quando le sue passioni l'abbiano dominato più della sua ragione. Ma è oggetto di comune esperienza che l'umiltà è la scala della giovane ambizione, alla quale chi sale tien rivolta la faccia; ma raggiunto che egli abbia l'ultimo gradino, volge allora il dorso alla scala e guarda le nuvole, disprezzando i gradini bassi per i quali è asceto."

*Così noi riflettendo sui nostri cesari...!!!*

## I GRANDI NAVIGATORI DEL PASSATO

### Joao Goncalves Zarco

Si suppone sia nato nel 1390 nel Regno del Portogallo mentre si è certi della sua morte avvenuta il 21 Novembre 1471 a Funchal isola di Madeira. Zarco, nato come detto in Portogallo, divenne un cavaliere al servizio della casata del Principe Henry il Navigatore. Sin dalla sua giovinezza Zarco comandò delle caravelle che controllavano le coste dell'Algarve contro l'invasione dei Mori. Partecipò alla conquista di Ceuta e più tardi guidò altre caravelle alla scoperta dell'isola di Porto Santo tra il 1418 ed il 1419 e più tardi dell'isola di Madeira tra il 1419 ed il 1420 ove fondò la città di Camara de Lobos. Ottenne come Capitano ereditario metà dell'isola di Madeira (Capitania di Funchal) diventandone il primo Capitano. Assieme ai suoi colleghi comandanti della flotta Tristao Vaz Teixeira e Bartolomeu Perestrelo iniziò nel 1425 la colonizzazione dell'isola nel 1425. Nel 1437 Zarco nel suo ruolo di Cavaliere della Casata di Enrico il Navigatore partecipò all'assedio di Tangeri, che si rilevò un insuccesso. Morì a Funchal nel 1471.

Si discute molto tra gli storici sul fatto che Zarco possa discendere da un ebreo convertitosi.

( traduzione dall'inglese di Ugo Doderò

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

**BERTRAND RUSSEL (1872 - 1970) dal cap.XVII di " Sceptical Essays" ("Saggi scettici") scritto nel 1928**

**"...Noi non sappiamo ad esempio quali potranno essere le conseguenze di eventuali nuove scoperte. Forse si troverà la maniera di andare fino a Marte o Venere. Forse quasi tutto il nostro cibo sarà prodotto in laboratori chimici, anzichè coltivato nei campi. E via dicendo perchè non ci sono limiti a queste possibilità. Ma non parlerò di esse, ma unicamente di quelle tendenze che già si manifestano in pieno sviluppo. E presumerò anche che la nostra civiltà debba continuare, cosa che pure non è affatto certa. Potrà essere distrutta infatti da guerre o da una graduale decadenza simile a quella dell'impero romano. Ma ammettendo che sopravviva, è facile che presenti certe caratteristiche le quali si cercherà di scoprire. In aggiunta dell'introduzione della macchina, e in buona parte per effetto di essa, si è avuto un grande cambiamento: la società è diventata più organizzata di prima. La stampa, la ferrovia, il telegrafo e la radio hanno fornito mezzi tecnici per grandi organizzazioni quali uno stato moderno o un organismo finanziario internazionale. Gli affari pubblici non hanno quasi nessuna parte nella vita di un contadino cinese o indiano, mentre in inghilterra non c'è quasi alcun abitante della più remota zona agricola del paese che non ne sia interessato... Si può intuire dagli scritti di Jane Austen quanti pochi signori di campagna si accorsero delle guerre napoleoniche. Connesso a ciò, vi è un altro grande risultato della scienza e cioè la maggiore conoscenza reciproca di tutte le parti del mondo. Prima del '500 l'America e l'Estremo Oriente non avevano quasi nessun rapporto con l'Europa, da allora in poi i rapporti sono andati facendosi sempre più stretti. Augusto a Roma e l'imperatore della Cina potevano simultaneamente immaginarsi padroni di tutto il mondo civile, oggi ciò non sarebbe più possibile. Praticamente non c'è parte del mondo che non abbia rapporti con le altre: rapporti che possono essere amichevoli o ostili, ma in ogni caso significativi. Da tutto ciò si potrebbe arrivare ad una autorità centrale che abbia nelle mani il controllo di tutto il mondo. O ci potrà essere uno Stato dominante, l'America, o l'America con la Gran Bretagna. Ma prima che ciò fosse in essere il mondo sarà virtualmente diviso fra America e Russia... "**

**F I N E**