

DL NEWS Shipping, cultura e attualità commentata

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 1 marzo 2016

CONTROPLANCIA di Massimo Granieri

Globalità e frammentazione: quale sarà la domanda futura per adeguare l'offerta? *L'armamento deve adeguarsi al ruolo di servizio al mondo dei consumi?*

Un amico mi ha regalato una citazione di Karen Blixen "La cura per ogni cosa è l'acqua salata: sudore, lacrime, o il mare ", mi è piaciuta, mi ha emozionato e fatto riflettere. Penso essa rappresenti in pieno cosa è lo shipping oggi, almeno per chi lavora nei carichi secchi , lacrime e sudore e il mare elemento comune.

Il sudore è da sempre una componente essenziale che non ha mai spaventato chi ha a che fare con le navi, le lacrime no, cerchiamo tutti di evitarle dalla nostra vita personale e professionale, ma prima o poi ci si deve confrontare con loro.

Questa crisi la sto vivendo come per i tanti che lavorano in questo contesto in prima persona, logora, fa perdere serenità e confonde.

Confondono, anzi permettetemi, fanno incazzare, soprattutto le tante parole dei vari analisti, esperti, attori e spettatori di questa commedia che penso stiano ancora una volta giocando con bei esercizi di teorie avanzate ma che non “sentono” il problema come chi realmente vive del “ferro che galleggia”.

Quanti scenari abbiamo già visto enunciare e sfracellarsi contro gli scogli del mercato reale!

Certe volte mi sembra addirittura che questi esperti pare stiano godendo della situazione perchè finalmente riescono a dimostrare con la crisi dei noli che il mestiere dell'armatore non potrà più esistere, ma che l'armamento deve arrendersi al ruolo di servizio al mondo dei consumi. Udite udite: l'armamento non è più un attività produttiva! e l'armatore un patetico imprenditore che non sa più interpretare le realtà di mercato ! Ma stiamo scherzando??? Ma perchè? La legge di mercato vecchia quanto il mondo domanda/offerta su cui generazioni di armatori hanno costruito le loro fortune non esiste più? Armamento e mercato dei trasporti è un binomio imprescindibile, persino

banale che non dobbiamo certamente insegnare a chi vive di navi.

Certamente è più difficile interpretare le cose; la globalizzazione nata per fare crescere le economie mondiali ha interfacciato le economie dei singoli paesi a tal punto che uno specifico problema economico o politico locale ora può immediatamente dilagare come un'infezione e con effetto domino divenire un'impasse mondiale.

Nel frattempo le più storiche alleanze politiche, economiche e persino strategiche si stanno sfasciando davanti a seri problemi di sicurezza, di interessi locali, di contrasti pseudo religiosi (terrorismo internazionale, migrazioni, prezzi del petrolio in subbuglio, guerre per accaparrarsi il mercato del gas etc etc). E' facile essere partner uniti quando le cose vanno più o meno bene.

Globalità e frammentazione: due realtà in completa opposizione, ecco cosa è il mondo oggi..

E allora tutte queste grandi analisi non nascondono forse l'incapacità ad analizzare realtà ora più complicate ? Si riuscirà ancora con l'aiuto di questi studiosi di macro economie a tradurre il tutto in una semplice equazione finale: quale sarà la domanda futura per adeguare l'offerta? Troppo facile analizzare ad errori compiuti.

Il mio modesto bagaglio culturale (ho portato la mia esperienza di mare nel mondo dei broker) non riesce a portarmi oltre questo ragionamento e quindi forse faccio un'analisi troppo semplicistica, ma in soli 40 anni di questo mestiere ho visto che l'armamento è andato gambe all'aria quando gli armatori hanno smesso di fare gli armatori e si sono fatti abbindolare dalle sirene dei finanziatori dal dollaro facile e dal mercato dei futures, fregati dal gatto e la volpe che nel frattempo dal mare si sono allontanati.

Non credo che il mestiere dell'armatore sia morto, i nostri armatori genovesi, napoletani, triestini sono riusciti a prosperare in momenti forse meno complicati ma sicuramente altrettanto difficili e con mezzi di analisi di mercato molto elementari e ce l'hanno fatta. Forse è il caso che gli armatori tornino semplicemente a fare gli armatori, certamente supportati da chi può dotarli di "binocoli" più sofisticati e lungimiranti. Ma sul mare ci rimangano solo gli armatori.

Perchè a differenza degli occasionali speculatori un armatore vero il suo sudore e casomai le sue lacrime le lascia sempre e comunque sul mare.

Massimo Granieri

ACQUA SALATA, LA CURA PER OGNI COSA

La frase di Karen Blixen : “ La cura per ogni cosa è l'acqua salata: sudore, lacrime, o il mare “ con cui Massimo Granieri inizia la sua riflessione sui traffici marittimi e i loro operatori, serve anche a me per qualche pensiero. Le sfide della vita, piccole o grandi, richiedono questo contributo di... sale , e mi ricordano le parole di Vittorio G. Rossi che ho riportato nel mio libro Marrubio . “ Solo il mare vi può salvare; restate uomini di mare, perchè il mare esalta e rafforza l'uomo; non lo umilia”. E quando ho chiesto a VGR : “ Caro Vittorio, mi pare che oggi siamo sconfortati per quello che sta accadendo al mare, e forse anche per quello che sta accadendo dentro l'uomo “, VGR mi rispose : “Il mare è più forte , non lasciarti trascinare dai profeti di sventura o dai parlatori di mestiere. Tutti coloro che si sono battuti sul mare imparano anche virtù come la modestia e il silenzio. Il silenzio, cioè la saggezza “. (DL)

L'INVASIONE DEGLI IMBECILLI

Sono sicuro che quanto riporto mi alienerà molti amici lettori ma, forte della mia esperienza nel mondo editoriale e del parere di tanti esperti di comunicazione, non posso che confermare la mia opinione sull'uso ormai diventato costume di vita della rete o del web specialmente per quanto riguarda i social network , dai bambini agli adulti, dai semi analfabeti ai capi di Stato e di Religioni. E mi conforta il pensiero di un grande studioso della comunicazione poi più noto come scrittore, Umberto Eco, mancato recentemente. Potremmo essere di opinioni diverse , ed è normale, fare mestieri diversi e adoperare la tecnologia per migliorare la vita e il lavoro, mai trasformare questa accidentata società in un'unico globale sistema di comunicazione – che ci viene imposto a tutti i livelli istituzionali e burocratici -- prima di aver risolto il nostro conflitto antropologico: noi uomini chi siamo e dove corriamo ... (D.L.)

La frase completa di Umberto Eco pronunciata il 10 giugno 2015:

- "I social media danno diritto di parola a legioni di imbecilli che prima parlavano solo al bar dopo un bicchiere di vino, senza danneggiare la collettività. Venivano subito messi a tacere, mentre ora hanno lo stesso diritto di parola di un Premio Nobel. E' l'invasione degli imbecilli".

Attacca internet Umberto Eco nel breve incontro con i giornalisti nell'Aula Magna della Cavallerizza Reale a Torino. Ha appena ricevuto dal rettore Gianmaria Ajani la laurea honoris causa in 'Comunicazione e Cultura dei media' perché "ha arricchito la cultura italiana e internazionale nei campi della filosofia, dell'analisi della società contemporanea e della letteratura, ha rinnovato profondamente lo studio della

comunicazione e della semiotica".

○*○*○*○*○*○*○*○*

A proposito di ENDURANCE, tre significativi interventi di donne di spirito e di lettere

Carissimo Decio, grazie per aver ricordato l'appuntamento al Circolo Svizzero. Sei sempre generoso. Ti leggo sempre volentieri ed apprezzo soprattutto la coerenza di pensiero. Ti riconosco sempre. Ci sono persone invece che non so riconoscere, perché sono mutevoli? impenetrabili? insignificanti? infide? Non so e non mi importa. A proposito di "endurance", mi strappi dalla memoria la ormai nota citazione di Seneca, che insegnava a Lucilio: "Ignoranti quem portum petat nullus suus ventus est." Questa citazione potrebbe essere il titolo di un tuo editoriale. Fa parte dei miei ricordi liceali, di quella lettera 71 che portai alla maturità classica con orgoglio giovanile, perché parlava a Lucilio di onestà come sommo bene, esortando a quella virtù che rende forti e coraggiosi, perseveranti e disposti alla sopportazione delle avversità...

Marcella Rossi Patrone

A proposito di 'ENDURANCE' e' davvero ammirevole nonchè di indiscusso prestigio marinairesco e dignità morale il contegno tenuto dai componenti di tale equipaggio ed è bello che, a volte, vengano ricordati episodi di tanto valore umano. Episodi, questi, che, a mio avviso possono essere da esempio (o, almeno, lo dovrebbero) non solo a quanti navigano ma a chiunque si trovi a fronteggiare responsabilità di rilievo in qualsiasi settore. In ogni caso, tenendo conto di quanto detto, personalmente non credo che vi siano più 'UOMINI' così o, perlomeno, che non ve ne siano abbastanza. E non certo per vigliaccheria o mancanza di preparazione, quanto piuttosto per quella sorta di paura del vivere che non è certo codardia, e qui mi riferisco in maniera particolare alla gente di mare, per cui va il mio profondo rispetto e sentita solidarietà, quanto al fatto che li porti a dover affrontare nel quotidiano un MARE che per anni è stato disponibile ad essere solcato, esplorato, studiato ed usato per commerci e negli scambi con altre popolazioni con una sua tipologia più o meno prevedibile in quanto soggetto a fattori climatologici "regolari" sebbene con i suoi alti e bassi del tutto normali, laddove oggi, proprio per i cambiamenti cui spesso ho già accennato, si trovano a dover confrontarsi di fronte ad un qualcosa del tutto sconosciuto ed imprevedibile, che nasconde insidie alquanto inaspettate non solo per giorni ma da un'ora all'altra e ciò non contribuisce sempre a decisioni responsabili frenando

irrimediabilmente le loro capacità riflessive e risolutive. Tra l'altro le grandi 'Navi ' di oggi avrebbero bisogno almeno di un ufficiale di collegamento col Comandante per ogni settore, o ponte, a seconda della tipologia dell'imbarcazione, onde coordinarne in maniera organica e sinergica le decisioni e i comandi. Intendo che coraggio, responsabilità, efficienza sacrificio produttività lavorativa e rendimento verrebbero certo incentivati se la TERRA (ovvero gli addetti ai lavori) non dimenticasse i "PROPRI FIGLI", non li lasciasse per mesi prigionieri e ostaggi con tutte le navi in paesi stranieri, completamente dimenticati ed ammantati da un silenzio semplicemente indecente ma se ne prendesse maggiore cura...Come?- non tocca a me dirlo, so solo che i marittimi sono tra le persone più produttive e, ad un tempo più sole e meno valorizzate, privati anche dei più semplici diritti di ciascun cittadino (vedi diritto di voto) che ci siano, dai quali però si pretendono efficienza e buon comportamento ricordandoli solo quando e se commettono errori. Quasi non fossero umani. Poi ci si lamenta. Senza contare che il ritorno di un MINISTERO DELLA MARINA MERCANTILE sarebbe più prestigioso ed adeguato all'uopo visto che questo delle infrastrutture, chissà perchè, mi ricorda tanto i sostegni dei ponti e le fondamenta degli edifici...

Anna Bartiromo

Trieste, ingratitudine e amnesie, bisogna resistere e ricordare

Un articolo è stato inviato alle Segnalazioni ed al Direttore del Piccolo ed al sindaco Dipiazza, accompagnato dalle parole che chiedono di pubblicarlo per amore di giustizia poiché durante il Comunicato stampa alla Centrale Idrodinamica (preelettorale) per presentare la Mostra sul Lloyd Triestino, non è stata nominata, neanche per ringraziarla, la Prof. Antonella Caroli con i suoi volontari che hanno lavorato per anni per pubblicizzarla, gestirla, conservarla ed hanno anche procurato il denaro europeo per rigenerarla. Facile per chi se ne è appropriato con i soldi pagati dai cittadini: Paga Pantalone. Tutti i programmi oggi possibili sono stati anche quelli preparati da un altro grande personaggio triestino tanto vituperato dalla Stampa e cioè la ex Presidente del Porto Marina Monassi che ha prudentemente conservato una Zona e le rive del Punto Franco Nord prima che i suoi detrattori lo riducessero in pezzi applicando illegali leggi e norme. Speriamo venga pubblicato e speriamo anche che i nostri politici dimostrino più amore per la città che per le loro nomine amministrative future. Cordiali saluti

Lucilla Cechet

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

I Marina, lo sviluppo incompiuto dei porti per le imbarcazioni da diporto

Caro Decio, ti confermo di aver letto con molto interesse l'inchiesta di Tobia Costagliola che hai pubblicato sull'ultimo numero delle Tue (sempre molto apprezzate) DL News.

Purtroppo non riesco a rintracciare le copie che credevo di avere conservato della mia tesi di laurea in diritto amministrativo, risalente all'ormai lontanissimo 1970, dal titolo "*I Marina - porti per imbarcazioni da diporto riservati ad utenti determinati*" che ho avuto il privilegio di vedere stampata dalla Federazione Italiana Pesca Sportiva; ho solo l'originale della testo, e da allora ad oggi molti sono stati coloro che si sono occupati della materia (tra cui credo anche il prof. Maurizio Maresca, quasi omonimo ma non mio parente). Ti segnalo, sulla *vexata questio* del canone di mero riconoscimento, la sentenza del Consiglio di Stato 3 giugno 2014 n.2839, Lega Navale c. A.P. di Golfo Aranci - Porto Torres, di cui ha dato notizia Dir.Mar. 2015, pag.205 e seguenti; questa rivista ha pubblicato una bella nota dell'avv. Laura De Paulis di Bologna. Comunque, anche per il mio amore per le regate veliche che ho fatto e che continuo a fare, le barche, il mare, ed "*i porti per le imbarcazioni da diporto*", l'argomento mi appassiona! Molti affettuosi saluti.

Avv. Marcello Maresca

Giornali di mare e di uomini

Abbiamo ricevuto CSTN Notiziario del Centro Studi Tradizioni Nautiche della Lega Navale Italiana , Napoli, cstn.it; Procida Oggi ,29 anni, periodico di attualità della procace e storica isola dello shipping e dell'agricoltura diretto da Domenico Ambrosino ; L'Informatore Navale periodico bilingue di trasporti e di notizie marittime fondato nel 1962 da Antonio Scotto Pagliara; Questi online. In cartaceo La Revue Maritime dell'Institut Francais de la Mer e il Telegraph... ma ce ne sono tanti altri , li segnaleremo.

Diamo qui intanto un ricordo, perchè sembra che qualcuno se ne sia dimenticato, di un giornale fatto da uomini di mare e di cultura professionale. (DL)

Uomini e Navi

Nel febbraio 1988 il comandante Augusto Meriggioli fonda a Genova il giornale Vita sul Mare come giornale indipendente di cultura e informazioni sulle attività marittime,

organo ufficiale dell'Associazione Professionale Capitani Marittimi, APCM. Il giornale esce per qualche numero , ma incappa in una minitempesta giudiziaria in quanto la testata poteva confondersi con altra testata simile, e l'associazione APCM il gennaio 1992 fa uscire il giornale con la nuova testata: Uomini e Navi che inizia la regolare navigazione senza incidenti fino al novembre 2003. Era un periodico utile, redatto da uomini di mare, Augusto Meriggioli in testa , uomo poliedrico, comandante e insegnante negli Usa di Shipping Management ; autore di libri sulle navi cisterna , di vita di mare, di pirateria e della Guida per il Manager del Mare, consulente navale, giornalista pubblicista. Il suo editoriale del numero 1 s'intitola :

UNICO HOMINE REGENTE

Da “ Il nome della rosa “ di Umberto Eco.

Ruggero Bacone ... ci ha insegnato che il piano divino passerà un giorno per la scienza delle macchine, che è magia naturale e sanità. E un giorno per forza di natura si potranno fare strumenti di navigazione per cui le navi vadano: Unico Homine Regente e ben più rapido di quelle spinte da vela e da remi.

Fra Guglielmo fa questa premonizione ad Adson , suo discepolo , traendo l'ispirazione dagli scritti di Bacone (1220-1290). Evidentemente anche il Telegraph (giornale dei capitani britannici) di novembre 1991 si riferiva al filosofo inglese quando dissertava di: Single Manned Vessel . Entrambi, a distanza di sette secoli, erano certi dell'avvento dell'OMBO (One-Man-Bridge-Operation) ! L'unica differenza sta nella definizione di questo anacoreta navigante, aulica e pomposa nel latino vulgaris, fredda e terrificante nel tecnicismo sassone. Le meganavi disabitate previste negli essay letterari della mia gioventù sono realtà. Ben misera cosa sarà la qualità della vita su queste. A.M.

○*○*○*○*○*○*○*○*○*

QUESTA INQUIETA NAVIGAZIONE FORMATIVA

La nuova “geometria” della formazione regionale in ambito marittimo: navale e nautico... intervento di Sergio Bisiani

Ciao Decio, prendo lo spunto da quel "proficiency... maritime currency" che ho letto da qualche parte e riprendo il commento di Ugo Dodero - di cui condivido ogni parola - che a sua volta rilancia l' ineccepibile, puntuale e preciso pezzo di Giorgio Marega circa i servizi elettrici di bordo.

In merito vorrei aggiungere due considerazioni un po' meno lapidarie del solito.

La prima: quando avevo il privilegio, il piacere e l'onore d'essere Direttore di quella che ancora si chiamava DITENAVE aveva la 'governance' del Distretto Tecnologico Navale e Nautico del FVG, ebbi modo di monitorare alcuni progetti guidati da Fincantieri incentrati sull' uso della corrente continua in MT sulle grandi navi (Large Ships MTDC). Progetti finanziati dalla Regione Autonoma FVG con fondi Europei POR FESR2009-2013. Progetti portati a conclusione con successo, ma di cui poco, troppo poco si e' parlato in termini tecnici e di prospettiva.

Se la ricerca genera innovazione e l' innovazione ha bisogno di nuove competenze e a volte di nuove professionalita... la condivisione e la disseminazione sono indispensabili (al di là da ogni diritto di proprietà intellettuale e delle gelosie accademiche).

La seconda: strettamente legata alla prima dal cosiddetto 'fabbisogno formativo' di cui s'e' parlato (forse poco) anche al recente evento dal titolo "Sailing to Blue Growth"* promosso a Trieste da 'Mare Tc FVG' (che di DITENAVE ha raccolto l'eredita').

E proprio all' ing. Marega mi sono rivolto quando alcune compagnie hanno manifestato interesse ad una proposta del gruppo con cui collaboro che includeva 3 step di 'High Voltage Training'.Una serie di corsi che altrove in Europa, in Nord America e in Australia da tempo vengono erogati ai marittimi.

Il concomitante avvio delle attività didattiche dell' Accademia Nautica dell'Adriatico, guidata dall' Istituto Nautico di Trieste, non possono non farmi pensare che la sinergia sia d'obbligo.

Da parte nostra (MarineLAB e i suoi partner - riuniti nell' AMTM Group) la disponibilita c'e' ed e' immediata... ci piacerebbe ricevere 'segnali di vita' da chi istituzionalmente incaricato e intendo, naturalmente, l'Istituto Nautico... ma anche - e soprattutto - il Ministero le cui 'linee guida' sarebbero fondamentali per definire contenuti e modalità di addestramento e requisiti dei docenti; linee guida che disciplinino il percorso e consentano di poter poi rilasciare certificazioni valide 'sotto ogni bandiera'...

ing. Sergio Bisiani

() Tenendo conto che in sala c'era la dott.ssa Paola Stuparich che guida Conform, il consorzio dei principali enti di formazione presenti in FVG, che di "Mare Tc" fa parte e che in precedenza aveva gestito le attività di quel 'progettoMare', struttura operativa del Polo per lo Sviluppo dell'Economia del Mare, che coinvolgendo anche l' Impresa e la Ricerca, aveva disegnato con DITENAVE la nuova 'geometria' della formazione regionale in ambito marittimo: navale e nautico... Un progetto che le istituzioni non hanno ancora saputo o voluto riproporre.(S.B.)*

Gli emendamenti di Manila: quali corsi obbligatori ?

Alcune compagnie straniere hanno inviato ai propri uffici e personale navigante quelli che dovrebbero essere gli obblighi derivanti dalla convenzione di Manila nell'ambito della STCW 2010 nel momento in cui entrerà in vigore, 1/1/2017, e l'amministrazione italiana avrà ratificato con decreti la materia, pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale e chiarito la validità dei certificati attualmente detenuti dai naviganti (DL)

I corsi obbligatori da frequentare “dovrebbero “ essere :

Uso della Leadership e delle Capacità Manageriali - rivolto a coloro i quali dovranno rinnovare i seguenti Certificati di Competenza : Chief Mate (II/2) - Master (II/2) - 2nd Engineer (III/2) - Chief Engineer (III/2); Resource Management and Application of Leadership and Teamwork - rivolto a coloro i quali dovranno rinnovare i seguenti Certificati di Competenza : OOW Engineering (III/1) - OOW Deck (III/1); High Voltage Technology - rivolto a coloro i quali dovranno rinnovare i seguenti Certificati di Competenza : OOW Engineering (III/1) - 2nd Engineer (III/2) - Chief Engineer (III/2); Istruzione e Addestramento per il personale in servizio su navi passeggeri - rivolto a tutti i marittimi che imbarcano su navi passeggeri.; Aggiornamento dell'Addestramento di base - rivolto a tutti i marittimi in possesso di un Basic Training, per questo corso ha la priorità chi è in possesso di Basic Training fatto prima del 2012.

La figura dell'Ufficiale Elettrotecnico (III/6) :

Gli Emendamenti di Manila alla Convenzione STCW introducono la figura dell'Ufficiale Elettrotecnico (III/6), le modalità per il conseguimento del Certificato di Competenza da Ufficiale Elettrotecnico sono ancora in fase di elaborazione.

Probabilmente verrà introdotto un periodo transitorio (18 mesi) entro il quale tutti i coloro i quali saranno in possesso di almeno 12 mesi di navigazione da Eletttricista (risultanti dal libretto di navigazione) nei 36 mesi precedenti, avranno d'ufficio il Certificato di Competenza a condizione che si frequentino i seguenti corsi : Resource Management and Application of Leadership and Teamwork ; High Voltage Technology Istruzione e Addestramento per il personale in servizio su navi passeggeri ; Aggiornamento dell'Addestramento di base. Per accedere alla frequenza dei corsi su elencati sarà necessario essere in possesso dei certificati Basic Training (Sopravvivenza e Salvataggio - PSSR - Primo Soccorso - Antincendio Base) ed Antincendio Avanzato in corso di validità. Questi ultimi dovranno essere annotati sull'Allegato VII (da richiedere alla sezione Gente di Mare della Capitaneria di Porto di iscrizione).

FORMAZIONE E ADDESTRAMENTO: UN SUMMIT PER CAPIRCI MEGLIO intervento di Ugo Dodero

Caro Decio, ritorno ad evidenziare quanto messo in rilievo dall' Ing. Marega nel penultimo D.L.News n. 4 ovvero la necessità di imbarcare a bordo delle navi da crociera e/o di navi ad alta tecnologia un Uff.le Tecnico a livello di Ingegnere esperto in impianti elettrici, elettronici ed automazione. E' già stato pubblicato sul precedente D.L. News 4 un mio scritto in appoggio a quanto sostenuto dall'Ing.Marega auspicando che altri collaboratori sostengano, pure loro, questa indispensabile ed inderogabile iniziativa poiché l'Europa sta picchiando alla porta. Su questa linea concorda pure l'Ing. Giorgio Bisiani , del quale mi hai anticipato il contenuto del suo scritto, che penso pubblicherai sul prossimo D.L. News 6. Più che giustamente l'Ing. Giorgio Bisiani parla di “ linee guida” ovvero di programmi formativi e propedeutici condivisi da chi è interessato al problema. E' logico pertanto che vi debba essere una totale convergenza sul da farsi. Tengo a confermare quanto da me già sostenuto nello scritto di cui al D.L.News 4 e cioè che occorre un “summit” tra tutti gli organismi interessati al problema, ma soprattutto l' Università poiché è impensabile che l' Ateneo possa formare i tecnici del settore – Ingegneri, Com.ti e D.M. –senza essere stata interpellata ed edotta da ciò che verrà sancito dal summit di cui sopra. E' ovvio che il principale interlocutore di questo summit dovrà essere il Ministero della Pubblica Istruzione, che, per dare un'idea di quanto se ne occupi, è quello che ha trasformato il Nautico, che non ha più diplomato Cap. di LC e D.M. ma “ Periti per la conduzione di...” E qui cadiamo nel termine a te Decio tanto caro ovvero dell'imperante anarchia. Da notare in ultimo l'interessante intervento dell'amico Francesco Boero e della Paola Noceti in favore di una laurea di primo livello per Com.ti e D.M. Ci si augura ovviamente che altri sposino questa soluzione per avvicinarci ai dettami dell' Europa.

Ugo Dodero

C.I.R.M., corsi per l'uso del Defibrillatore a bordo

Il Centro Internazionale Radio Medico (CIRM) organizza, a partire dal prossimo mese di Aprile, presso la propria sede di Roma, Corsi di Marittimo Esecutore BLSD (Basic Life Support & Defibrillation) destinato ai naviganti . Il decreto ottobre 2015 del Ministero Salute prevede sulle navi passeggeri e facoltativamente sulle altre unità il defibrillatore per cui il personale addetto deve essere specializzato.

Finalità, organizzazione, programma e costi del Corso sono indicati in allegato. Gli

interessati possono iscriversi contattando il Centro Formazione CIRM, Sig. Raffaele Della Medaglia (rdellamedaglia@cirmservizi.it) entro e non oltre i 10 giorni antecedenti la data del Corso. Calendario: 26,27 aprile; 30,31 maggio; 27,28 giugno.

Agli iscritti sarà data conferma dell'iscrizione e della data di inizio del Corso.

Il grande valzer degli ITS nella formazione degli ufficiali

La logistica di territorio richiede nuove figure professionali

Come è noto agli addetti ai lavori, dal 2008 con D.P.C. del 25 gennaio, sono nati gli Istituti Tecnici Superiori-ITS che, in forza dello status di Fondazioni, assolvono per Legge al processo integrativo tra istruzione, formazione e lavoro. All'epoca, da più parti si levarono commenti benevoli perché, probabilmente, per la prima volta s'intraprendeva in Italia un percorso formativo mirato che ragionevolmente avrebbe dovuto pilotare le giovani generazioni dal mondo della scuola a quello del lavoro. Oggi le Fondazioni sono partecipate a vario titolo da scuole superiori, università, imprese, parti sociali. Originariamente alla loro nascita hanno contribuito 16 Regioni, oltre un centinaio di Istituti tecnico-professionali, circa 200 imprese, una settantina tra università e Centri di ricerca alle quali vanno aggiunte un variegato network di soggetti pubblici (Enti locali, Camere di Commercio) e privati. Una delle condizioni necessarie affinché gli ITS funzionino sulla base delle prerogative assegnate dalla Legge, oltre alla programmazione didattica, è rappresentata dall'esistenza sul territorio di riferimento di un tessuto industriale con il quale interfacciarsi al fine di scandagliare le opportunità di sviluppo legate anche alla formazione di nuove figure professionali. Per ovvi motivi DL News si occupa, e non potrebbe essere altrimenti, del comparto marittimo-navale. Nel caso specifico, con l'intento di stimolare una qualche forma di dibattito costruttivo, pensiamo sia utile fare rotta sul pianeta degli ITS, in particolare, quelli a forte trazione marittima. Attualmente le strutture dedicate al settore in Italia sono cinque: Genova, Gaeta, Cagliari, Catania e Trieste. Se le rispettive location, sono tutte città di mare e rispondono quindi all'appell "maritime oriented", qualche dubbio sorge sulla reale consistenza dei tessuti imprenditoriali nei rispettivi territori. Eccetto gli esempi dell' Istituto Caboto di Gaeta, che fa prevalentemente riferimento al Gruppo d'Amico e dell'Accademia Italiana della Marina Mercantile di Genova, forte di avviate partnership con important compagnie armatrici tra cui Grandi Navi Veloci e Costa Crociere e pur sempre collocata nella capitale dello shipping nazionale, abbiamo l'impressione che le rimanenti strutture dovranno lavorare sodo per centrare i rispettivi obiettivi, portando a casa il risultato di una formazione compiuta, propedeutica e sinergica alle realtà industriali presenti nei rispettivi territori. Per esempio, la scarsa presenza di radicate realtà armatoriali

aree come Cagliari e Catania possono essere un ostacolo al progetto dell'alta formazione marittima per come l'hanno immaginata i nostri legislatori.

Si potrebbe obiettare che i porti di entrambe le città sono scali capolinea di servizi regolari di linea, ma non va dimenticato che si tratti di servizi messi in piedi da compagnie di navigazione comunque "continentali" che, magari, potrebbero essere più orientate a promuovere esperienze di alternanza scuola-lavoro nelle aree dove hanno le proprie sedi. Trieste, tra gli emergenti ITS, grazie alla sua storia marittima ed alla sua collocazione geografica, criocevia del flusso delle merci che orbitano baricentricamente tra mittel Europa e oriente, sembra essere messa meglio. Ma anche qui staremo a vedere. Il mestiere del mare è sicuramente globale da sempre ma giova anche ricordare che il trasporto marittimo oggi è un anello fondamentale, ma non unico, della più ampia catena logistica mondiale. I cargo train transcontinentali che coprono la distanza tra l'Europa e la Cina sono già realtà e, in prospettiva, potrebbe risultare più ecologici della modalità di trasporto marittima.

In questo senso, la logistica di territorio, quella "door to door" richiede la creazione di nuove figure professionali. Ma dove l'infrastruttura è carente, se non del tutto assente, quali risposte concrete può dare l'ITS, pur garantendo sulla carta competenze specialistiche e interessanti percentuali di occupabilità?

In un'ottica nazionale, la presenza degli ITS è stato forse il "minimo sindacale" che si potesse offrire ai nostri giovani per farli cittadini di un Europa che oggi rischia comunque di andare fuori rotta.

Pegaso

Cultura e attualità'

IL MONDO DEI FARI

è nata l'associazione che ne tutela la storia e la conservazione con progetti a tutto campo

Ce ne parla la fondatrice che conosce questo mondo e ha scritto volumi sulla esperienza dei suoi viaggi in Italia e all'estero, la scrittrice Annamaria "Lilla" Mariotti

I fari hanno suscitato fin dall'antichità un fascino irresistibile, fino dai primi fuochi accesi sulle colline alle grandi costruzioni su uno scoglio in mezzo al mare o

all'ingresso dei porti, nati dal Medio Evo e soprattutto nel corso del 1800. L'immaginario collettivo li vede come costruzioni romantiche, accudite da uomini di mare, con i piedi piantati per terra, i guardiani che li accendevano ogni sera al calar del sole.

Oggi le grandi navi mercantili sono dotate di mezzi sofisticati che permettono loro di navigare nel buio più assoluto evitando scogli e secche, eppure per chi va per mare, mi è stato confidato da un ex comandante, quella luce che si scorge a Finisterre, dopo aver attraversato l'Atlantico, rappresenta l'arrivo a casa, la vicinanza di un porto sicuro. I fari sono anche i testimoni di un'epoca eroica, quella della vela, in cui erano gli unici ausili alla navigazione. E' anche per questo che i fari sono monumenti da preservare per le generazioni a venire.

Questo interesse per i fari è andato via via aumentando tra la gente comune e questo ha spinto un gruppo di persone appassionate a parlarne, a riunirsi e così diciotto di questi amanti del mare hanno deciso di fare qualcosa e il 25 luglio 2015, in prima convocazione, e il 6 febbraio 2016 in seconda convocazione, presso il Circolo Ufficiali della Marina Militare di La Spezia è nata l'Associazione Culturale IL MONDO DEI FARI, la prima e per ora l'unica in Italia, con sede legale a Camogli, in Corso G. Mazzini 63/1. E' stata una scommessa, ma ha già dato i suoi frutti, molti sono già coloro che si sono iscritti e che hanno partecipato alle prime riunioni e io ho avuto l'onore di essere nominata suo presidente. Vice presidente è il Com.te Stefano Gilli e sono anche state attribuite le varie cariche al Consiglio Direttivo.

E' stato creato uno statuto che stabilisce le finalità dell'Associazione che sono molte e che intende operare con le seguenti modalità : 1. nel settore della tutela, promozione e valorizzazione del patrimonio architettonico, artistico e culturale dei Fari Italiani; 2. nella promozione e divulgazione delle tecnologie, della cultura e della storia dei Fari di tutto il mondo; 3. nella ricerca delle testimonianze del personale che nei fari ha vissuto e lavorato; 4. nell'insegnamento nelle sedi appropriate di tutto ciò che riguarda i segnalamenti nautici e più in generale la Sicurezza della Navigazione;

I progetti dell'Associazione

Collaborazione con la Marina Militare e con particolare riguardo con la Direzione dei Fari e Segnalamenti nazionali al fine di cooperare nei settori di reciproco interesse ed ottenerne il patrocinio nelle singole attività e qualora possibile il riconoscimento ufficiale come prima Associazione Culturale specifica nel settore; Collaborazione con le Istituzioni che gestiscono il patrimonio architettonico dei fari italiani al fine di tutelarli, preservarli e valorizzarli, con prioritaria attenzione verso le strutture non più custodite o abitate anche attraverso azioni di volontariato concordate con dette istituzioni. Attività di ricerca e studio dei fari di tutto il mondo, con peculiare interesse

verso i fari Italiani, al fine di divulgarne la storia l'evoluzione e la tecnologia sia attuale che passata. Raccolta d'informazioni, testimonianze, storie ed esperienze del personale che ha vissuto nei fari e loro divulgazione, qualora autorizzata, attraverso pubblicazioni o social network, al fine di mantenere viva la tradizione e la cultura dei fari per le prossime generazioni. Collaborazione con le competenti autorità, e conferenze sulla storia, architettura ed evoluzione tecnica dei fari. Organizzazione e gestione di corsi e conferenze sulla storia dei fari e sulla sicurezza della navigazione per scuole superiori e corsi universitari; Realizzazione e gestione di siti internet anche a carattere giornalistico sui fari e sui segnalamenti di tutto il mondo; Raccolta, catalogazione e restauro di apparati utilizzati per il funzionamento dei fari per organizzazione ed illustrazione di mostre ed esposizioni museali, temporanee e permanenti; Promozione e collaborazione con le istituzioni per garantire la possibilità di aprire al pubblico i principali fari italiani in modo continuativo od in occasione di particolari cerimonie od eventi. Organizzazione di convegni, congressi e raduni attinenti alla segnaletica nautica e ai fari; Gestione di aree espositive temporanee, parchi didattici, esposizioni e realtà museali; Autofinanziamento anche tramite attività editoriale e produzione e distribuzione di materiale divulgativo e promozionale inerente i fari Italiani.

L'Associazione è anche entrata a far parte di un già esistente sito web www.ilmondodeifari.com dove si trovano le istruzioni per l'iscrizione, lo statuto e il regolamento e ha una sua mail ilmondodeifari@gmail.com dove è possibile inviare le domande di adesione e avere informazioni.

Annamaria “Lilla “ Mariotti

UNA NUOVA COPPA AMERICA ?

Forse è molto più di una provocazione, forse può nascere una nuova Coppa America sullo spirito delle origini? Il San Francisco Yacht Racing Challenge affascina già gli appassionati

21 gennaio 2016

Un ritorno al passato, almeno nelle linee. Un dispetto alla Coppa America delle Bermuda? Può anche darsi, dato che a lanciare l'idea, e il format, di questa regata è Tom Ehman, vice commodoro del Golden Gate Yacht Club di San Francisco, il circolo che detiene l'America's Cup come porta bandiera di Oracle. L'idea è affascinante: una regata, denominata San Francisco Yacht Racing Challenge, fatta da equipaggi nazionali di 12, con minimo di 2 uomini, 2 donne, 2 Under 22 e un Over 62.

Le barche

Le barche sono affascinanti: ricordano i gloriosi 12 metri stazza internazionale che per svariati decenni furono protagonisti di alcune delle edizioni più gloriose dell'America's Cup. L'Italia per esempio, conobbe la Coppa America grazie a questa classe: Azzurra infatti era un 12 metri stazza internazionale.

Ovviamente le barche di questa nuova regata sono parenti lontane di quelle che fecero la storia della Coppa America. Se le linee ricordano vagamente quelle dei vecchi 12 metri, appendici, materiale e tecnologia sono di ultima generazione. E in più, particolare importante, saranno rigorosamente monotipi, tutte uguali, per ridurre i budget di partecipazione alla regata. Il progetto è dello studio Farr.

La prima edizione di questa sfida tra nazioni dovrebbe svolgersi proprio nel 2017, nell'anno della Coppa America alle Bermuda. Un caso?

(Dal magazine Liguria Nautica)

SAGGISTICA E STORIA

MICHELE DE JORIO E IL CODICE CORALLINO

di Silvestro Sannino

Promulgato nel 1789 per disciplinare la pesca e la vendita del corallo è un codice giuridico di interesse non solo storico

Carissimo Decio, il tuo impegno sempre puntuale e lodevole viene a lumeggiare un campo che altrimenti sarebbe ben altro che una selva oscura per cui non posso sottrarmi dal cercare di darti qualche modesto contributo che peraltro mi hai spesso sollecitato. Ma tutti gli interventi sulle varie tematiche occasionali risentono di uno stile che riflette inevitabilmente il tipo di impegno, professionale e di studio, prevalente degli ultimi tempi; in particolare non può non emergere una mentalità, se vogliamo, storica e filologica, e quindi la forma e il genere di saggio dei brevi scritti che mi permetto di inviarti. La saggistica, si sa, è un genere che tende ad evitare espressioni colorite, creative, spesso risulta scarno, se non arido, ma ha il vantaggio della sintesi ed in parte anche della chiarezza dei concetti espressi; traspare anche una tendenza all'analisi critica che in genere non è mai simpatica, ma forse è un male necessario ai fini di una dialettica complessiva.

Michele de Jorio ed il Codice Corallino

Qualche tempo fa, accennando all'idea di trattare un po' della Scuola di Diritto della Navigazione di Antonio Scialoja, Tobia Costagliola mi sollecitava, se non ricordo male, di richiamare anche un altro eminente Procidano, Michele de Jorio autore tra l'altro di un Codice Corallino, redatto nel 1789 su incarico del re di Napoli Ferdinando IV. La materia è oggi di estesa disponibilità in internet e tuttavia un breve richiamo potrà servire a fare qualche considerazione a latere.

Il borghese Michele de Jorio nasce a Procida nel 1738, compie gli studi giuridici a Napoli e si impone presto come persona di vasta cultura con interessi specifici nel campo del Commercio e della Navigazione. Scrive una ponderosa Storia del Commercio e della Navigazione dalle origini del mondo ai nostri giorni, in quattro sostanziosi volumi la quale però non andò a compimento ma si fermò al periodo antico. La grande erudizione dello de Jorio lo porta però a diventare talvolta dispersivo se non prolisso, per la qual cosa ebbe qualche critica. I suoi riferimenti principali del tempo erano il francese D. Huet (*Histoire de la navigation e du commerce des anciens*, 1707) ed il genovese Carlo Targa (*Ponderazioni sulle assicurazioni marittime*, 1692), ma costoro riuscirono a trattare, il commercio l'uno ed il diritto della navigazione l'altro, con stile elegante e sintesi efficace. Vero è che anche altri autori di grande prestigio, come il francese George Fournier (*Hydrographie etc.*), non seppero sottrarsi alla tentazione di sfoggiare una vasta e profonda erudizione in questo campo, pur creando opere di altissimo livello scientifico e culturale. Ma intanto vi era stata la grande *Ordonnance de la Marine del 1681* del Re Sole e voluta dal Colbert che, specie nel commentario di René J. Valin del 1760, evidenziava una struttura organica, chiara e completa che metteva finalmente ordine in una materia che era diventata caotica e per certi versi oscura. E la successiva raccolta di leggi marittime di J.M. Pardessus (*Collections des lois...*), molto stimato da Napoleone Bonaparte, in cinque voluminosi tomi doveva sublimare tutta l'essenza del diritto della navigazione di ogni tempo e di ogni luogo della Terra.

Michele de Jorio cresce e si alimenta dunque in un ambiente scientifico, culturale e operativo di altissimo livello, quale era il secolo dei lumi; e sa farne profitto, meritando poi anche le più alte cariche della magistratura marittima. La sua chiara fama gli procura l'incarico del Re di Napoli di redigere da una parte un Codice della Navigazione, di notevole valore ma che non ebbe poi vita facile anche a causa degli eventi politici generati dalla Rivoluzione Francese. Vi è solo da notare che l'italo francese Domenico Azuni, celebre politico e giurista, autore di varie scritti sul diritto marittimo, pare abbia attinto molto dalle opere del giurista procidano, però senza mai citarlo, secondo l'avvocato napoletano B. Pagano. In realtà l'Azuni, nel suo *Droit Maritime de l'Europe* del 1798 dice di aver letto, nel 1789, i quattro volumi del Codice dello Jorio per circa 2500 pagine ma di averlo trovato caotico e inadeguato per cui si augurava che non venisse mai promulgato. Di recente vi è stata una edizione critica del

Codice Marittimo di de Jorio a cura di C.M. Marchetti che chiarisce meglio i vari aspetti della questione.

Il de Jorio ebbe anche l'incarico di redigere un Codice Corallino per disciplinare la pesca e la vendita del corallo che interessava in modo prevalente la gente di Torre del Greco che avevano impegnate alcune centinaia di feluche, ciascuna delle quali aveva un equipaggio di otto-dieci uomini, nei mari della Sardegna, del Canale di Sicilia e delle coste della Barberia.

Il codice era stato sollecitato al Re Ferdinando IV dalla comunità torrese che nella pesca si trovava spesso in conflitto con i francesi e con altre città italiane, mentre nella vendita del pescato, a Genova ma soprattutto a Livorno, subivano imposizioni e condizionamenti dai grossi commercianti che erano quasi tutti ebrei.

Il Codice Corallino, promulgato in Caserta nel 1789, consiste in 17 "titoli" che prevedono l'istituzione di 5 Consoli di cui tre fissi a Torre del Greco e due viaggianti; essi avevano un cancelliere che teneva attivi 4 registri in cui venivano annotati i verbali delle decisioni, le patenti concesse, la composizione delle squadre coralline, il prestito a cambio marittimo, che non poteva prevedere interessi superiori al 14%, un cassiere che tiene la cassa. Sono poi previste le figure operative: il caposquadra che comanda un gruppo di coralline in società mentre ogni legno è affidato ad un padrone, in subordine del caposquadra, che sceglie i marinai ed il personale in aiuto. E' previsto ancora lo scrivano con i suoi compiti contabili, il fornitore, il sensale ed altre figure associate.

Il Codice Corallino presenta una struttura razionale e fornisce precetti precisi; tuttavia nella pratica della pesca e nelle operazioni lavorazione e vendita del prodotto pescato lascia molto spazio a soluzioni soggettive per cui, a detta degli esperti, tra cui il principe dei corallari Basilio Liverino, esso non ebbe molta fortuna. Nel 1856 venne emanato dai Borboni un Regolamento per la pesca del corallo che annullava tutte le disposizioni precedenti e cercava di venire incontro alle reali esigenze dei pescatori; ma quattro anni dopo arriva a Napoli Peppino Garibaldi e la cosa si spegne lì.

Vi è da dire che l'autorevole Revue Maritime, a fine '800 tesse le lodi dei corallini, i pescatori di corallo, ritenendoli ottimi marinai ed una fonte affidabile per il personale della Marina da Guerra. Questi corallini, per tutto il XVIII e XIX secolo andavano a pescare nei mari della Galita, sulle secche della Sentinella, sulle secche di Scherchi, a Sfax etc. Essi pescavano quindi lontani dalla costa ed erano in grado di orientarsi con gli astri. Col tempo si limitarono alla pesca sulle coste sarde, tra Alghero e Bosa, e le due traversate, di andata e ritorno, le facevano in vista delle coste e delle isole e non con rotta diretta. Quando alla fine degli anni '90 i Sardi chiusero i rubinetti alla pesca con l'ingegno o croce di Sant'Andrea i corallini torresi rimasero all'asciutto; si poteva

tentare ancora la pesca sui banchi della Sentinella, 60 miglia a sud di Cagliari, ma non erano più in grado di andarci né fu possibile organizzarli in squadre, come prevedeva il Codice Corallino, dotandosi di un unico ricevitore della catena iperbolica LORAN-C per posizionarsi con precisione dell'ordine dei 50 metri. Gli ultimi corallini superstiti di notte potevano solo sognare l'ingegno con le reti che "purpiavano" sugli scogli coralliferi ed i "rezzinielli" pieni di rametti del prezioso Rubrum Corallum mentre i corallari si rifornivano della materia prima sui mercati asiatici.

Silvestro Sannino

Torre del Greco, 16 febbraio 2016

NAVIGATORI ITALIANI

Ugolino e Vadino Vivaldi

Furono due navigatori genovesi del XIII secolo. Dopo che caddero le ultime piazzaforti cristiane in Medio Oriente, si avvertì la necessità di aprire una nuova via, naturalmente per mare, verso l'oriente. Un patrizio genovese Tedisio Doria con altri patrizi della Repubblica organizzarono una spedizione per raggiungere via mare l'India, abbandonando così le antiche vie terrestri. Data la scarsità di aggiornate fonti storiche, non si è a conoscenza se i Vivaldi intendessero circumnavigare l'Africa o seguire la rotta atlantica che poi fece Cristoforo Colombo quando scoprì l'America. Nel maggio 1291 i due navigatori con due galee, 300 marinai e due frati francescani salparono da Genova. I religiosi erano sempre presenti nelle spedizioni esplorative in quanto avevano il compito di evangelizzare le popolazioni indigene delle terre scoperte. Le due galee erano l'Allegranza e la Sant'Antonio. Si è a conoscenza che, dopo aver passato lo stretto di Gibilterra ed iniziato a costeggiare l'Africa verso sud, dei Vivaldi e del suo equipaggio se ne persero le tracce. Nessuno ritornò mai più in patria. Nessuno seppe mai come si persero. Le galee non erano imbarcazioni adatte per la navigazione oceanica e a bordo non vi erano strumenti per la navigazione. Alcuni storici pensano che avessero toccato le Canarie facendo poi naufragio alla foce del fiume Senegal, ma, sono tutte illazioni. Dopo la loro scomparsa, nel 1315, il figlio di Ugolino Vivaldi organizzò una spedizione per ritrovarli, ma senza esito. Si sono fatte molteplici ipotesi sulla loro fine, alcuni sostengono che sarebbero giunti in Etiopia, ma nessuna è certa.

(ricerche di Ugo Dodero)

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Da "COMMENTAIRE SUR LE LIVRE DES DELITS ET DES PEINES" di Voltaire, 1766

Capitolo XII° "Della tortura"

..."Tutti sono d'accordo nel volere la punizione dei colpevoli e dei loro complici e tutti però, per un senso di pietà dato da Dio, insorgono contro le torture a cui sono sottoposti gli imputati al fine di estorcere loro una confessione. La legge non li ha ancora condannati che viene inflitta loro, pur nell'incertezza della loro colpevolezza, un supplizio ancor più spaventevole della morte che si infligge loro quando la colpevolezza è certa. Ma come? Non so ancora se sei colpevole e ti infliggo dei tormenti per scoprirlo? E se sei innocente non espierò mai le mille morti che ti ho inflitto invece di quella sola che ti avrei preparato...Non dirò qui che sant'Agostino condanna la tortura, nè che a Roma la si faceva subire solo agli schiavi, e che Quintiliano ricordandosi che gli schiavi sono uomini, riprovava queste barbarie...Popoli che pretendono di essere civili non pretenderanno di essere umani?...Ma che un giovane che abbia commesso qualche errore che non lascia traccia dietro di sé subisca la stessa tortura inflitta ad un parricida non è forse un'inutile barbarie? Mi vergogno di aver parlato di questo argomento solo dopo quel che ne ha detto l'autore di "Dei delitti e delle pene". Devo limitarmi ad auspicare che si rilegga spesso l'opera di questo benefattore dell'umanità."

FINE