

DL NEWS magazine dal 2008 **economia storia attualità**
Foglio telematico a cura di Decio Lucano 1 marzo 2017

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

Consiglio sempre ai giornalisti (per la loro possibilità di influenzare l'opinione pubblica) di leggere la RIVISTA MARITTIMA prima di avventurarsi in iperboli e sfornare giudizi superficiali o schierati sulla politica estera degli Stati. Basta leggere le pagine scritte da esperti sul campo (e non filosofi) e l'Osservatorio Internazionale dedicato alle forze armate per avere un quadro di come e perchè gli Stati si aggiornano negli armamenti convenzionali e nucleari per allinearsi all'equilibrio geopolitico presente e futuro.

Il Museo Navale Internazionale di Imperia è stato inaugurato il 13 gennaio nei docks di Porto Maurizio , un'opera ancora incompiuta , ma le sale più importanti e storiche ci sono già. Ne parleremo , noi che siamo stati al Museo Navale di Greenwich e in altri musei , con il nostro vecchio amico comandante Flavio Serafini direttore e curatore del Museo, che intanto sta preparando il volume sulla Sestriere , la nave simbolo della rinascita della nostra marina mercantile. Intanto , come leggerete nelle pagine interne celebriamo la inaugurazione della Sala degli Armatori al Galata Museo del Mare di Genova, dove l'Associazione Promotori Musei del Mare e della Navigazione onlus , ha dato alla realizzazione (domimus Peo Campodonico) di questa sala chiamata Scagni e Vapori un contributo notevole per il suo allestimento che ricorda l'evoluzione della marineria genovese. Non dimenticando il Museo Marinaro di Camogli , un pilastro della nostra cultura. Appuntamenti d'obbligo per i prossimi fogli telematici.

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

CONTROPLANCIA a cura di Massimo Granieri

**Mercato della compravendita in rialzo e ripresa del noleggio a tempo :
segni di un mercato in ripresa? Cautela di rigore**

Angelo Scorza nel suo magazine settimanale on-line di shipping SHIP2SHORE recentemente titolava “Quasi raddoppiato il valore delle navi bulker nell’ultimo anno”. Un aumento che in alcuni casi, come per le Handysize, ha superato il 40% o il 35% nel caso delle Capesize. Lo studio sottolinea correttamente che le Supramax hanno beneficiato dei più significativi incrementi dei prezzi a causa del deciso rallentamento della crescita di questa flotta rispetto

all'espansione delle Ultramax. "... Uno stallo che però adesso si sta trasformando in una condizione di miglior equilibrio tra domanda e offerta di questa tipologia di unità sul mercato, con conseguente rivalutazione del prezzo degli asset".

Un segnale che il mercato delle rinfuse sta uscendo dal tunnel? Non direi anche se un certo miglioramento c'è stato ed ora gli armatori riescono a spuntare noli che coprono le spese lasciando loro in tasca ancora qualcosa. Un altro incoraggiamento arriva anche dal maggiore interesse manifestato recentemente da parte dei noleggiatori al noleggio a tempo di Panamax, Kamsarmax e Capesize ma per periodi non superiori ai dodici mesi.

Buone notizie dunque che se in un senso fanno levitare il mercato della compravendita di contro inducono gli armatori stessi a posticipare la demolizione le vecchie unità facendo ritardare il tanto agognato riequilibrio. La cautela è quindi di rigore per un mercato che, come si vede, innanzi ai primi segni positivi rischia di perdere la bussola dimenticando gli insegnamenti del passato, anche quello più recente.

Massimo Granieri

Motorways of the Sea

The maritime dimension of TEN-T Network.

Ports and Logistics Chain Innovation for Transport Connectivity

TRIESTE , Stazione Marittima | 28 Marzo 2017

The MediTelegraph, nell'ambito del suo ciclo di eventi dedicati al mondo dello shipping e del trasporto intermodale, è lieto di annunciare il primo Forum "Motorways of the Sea. The Maritime Dimension of TEN-T Network" che si terrà a Trieste il 28 marzo 2017.

Il Forum, realizzato in collaborazione con On the MoS Way e promosso da Regione Friuli Venezia Giulia e AdSP del Mar Adriatico Orientale, rappresenta una opportunità unica di confronto per istituzioni e operatori del trasporto, dello shipping e delle infrastrutture sulle Politiche Europee in tema Autostrade del Mare alla presenza dei maggiori rappresentanti della Commissione Europea e delle Istituzioni.

Strategic Marketing & Digital Communication

24 ORE Business School

Executive24 - Master part-time

Strategic Marketing & Digital Communication

5ª edizione MILANO, dal 15 GIUGNO 2017

10 mesi / 3 gg al mese / in aula & distance learning. Si rivolge a manager, professionisti e specialisti dell'area Marketing & Comunicazione con esperienza lavorativa di almeno 4 anni, fortemente interessati ad investire su se stessi per acquisire e sviluppare le proprie competenze al fine di diventare competitivi in un mercato globale

UNA NAVE ROMPIGHIACCIO NORVEGESE PER LA RICERCA AMBIENTALE VARATA DA FINCANTIERI A LA SPEZIA

TRIESTE. 28 febbraio 2017 – È stata varata nello stabilimento di Muggiano (La Spezia) “Kronprins Haakon”, la nave rompighiaccio oceanografica che Fincantieri sta costruendo per il governo norvegese. Proseguirà quindi la fase di allestimento della nave, che porterà alla consegna prevista entro la fine del 2017.

L'armatore della nave, che prende il nome dall'erede al trono di Norvegia, sarà il Norwegian Polar Institute, per conto del governo norvegese, mentre ad utilizzare l'unità saranno, oltre all'istituto stesso, anche l'Institute of Marine Research (IMR), l'ente di ricerca oceanografico e ittico del governo norvegese e l'Università di Tromsø.

Alla cerimonia di varo hanno partecipato, fra gli altri, Jan Gunnar Winther, Direttore del Norwegian Polar Institute, Sissel Rogne, Direttrice dell'Institute for Marine Research, Anne Husebekk, Rettore dell'Università di Tromsø e il Responsabile della Divisione Navi Militari di Fincantieri, Angelo Fusco.

“Kronprins Haakon”, destinata a operare nelle acque polari, sarà tra le più avanzate rompighiaccio al mondo e costituirà un presidio a elevato contenuto tecnologico per lo studio dell'ambiente marino. Con circa 9.000 tonnellate di stazza lorda, una lunghezza di 100 metri e una larghezza di 21, l'unità potrà ospitare a bordo in 38 cabine, 55 persone, tra ricercatori, studenti ed equipaggio e sarà allestita seguendo gli elevati standard di comfort delle navi passeggeri. A prua avrà un hangar che potrà ospitare due elicotteri e sarà dotata di una strumentazione complessa in grado di indagare la morfologia e la geologia dei fondali marini. La nave, il cui progetto funzionale è stato curato da Rolls-Royce Marine, avrà una velocità di crociera di 15 nodi, e sarà in grado di avanzare autonomamente attraverso ghiacci spessi fino a un metro e sarà caratterizzata da particolari requisiti di silenziosità per non disturbare l'ambiente marino. La nave è stata infatti costruita seguendo criteri che minimizzano l'impatto ambientale e riducono il rumore irradiato sott'acqua in modo da consentire studi su pesci e mammiferi marini e potrà svolgere le proprie attività di ricerca oceanografica e idrografica in qualsiasi contesto ambientale.

STELLA MARIS

Nuovi locali di accoglienza per i marittimi a Genova

L'Associazione Privata di Fedeli Stella Maris e la Fondazione Stella Maris hanno inaugurato a Genova il nuovo salone e i nuovi locali per i marittimi in transito nel Porto di Genova giovedì 2 Marzo Piazzetta Don Bruno Venturelli 9 (a fianco della Chiesa di San Teodoro) con la benedizione del Cardinale Angelo Bagnasco . Erano presenti Diacono Massimo Franzì Assistente Spirituale Stella Maris ,Ammiraglio Giovanni Pettorino Comandante Porto di Genova e Presidente del Comitato Territoriale di Welfare per la Gente di Mare, Dott. Remo Di Fiore responsabile I.T.F. Italia (International Transport Federation), Prof. Angela Pastorino

Preside istituto Nautico San Giorgio , Com.te John Gatti Capo Pilota del porto di Genova,
Dottor Sergio Rossetti Vice Presidente Regione Liguria.

LA CORAGGIOSA COSTANZA DELLA STELLA MARIS

GENOVA. Gli archivi dell'apostolato del mare testimoniano che già nei primi anni del 1900 alcuni sacerdoti scalabriniani accompagnavano gli emigranti italiani in cerca di lavoro in partenza dal porto di Genova.

Il 25 gennaio 1932 a Genova nasce ufficialmente l'apostolato del mare, dopo alcune iniziative isolate. La direzione del 1° centro viene affidata dall'allora arcivescovo Cardinale Minoretti alla società di San Vincenzo de Paoli. Ebbe la sua prima dimora in via del molo in due diversi locali, l'ultimo dei quali attiguo alla chiesa di San Marco al molo

Nel 1937 trovò collocamento presso ex canonica di piazza San Marcellino. Per la provvidenziale iniziativa di un benefattore ebbe finalmente una degna sede in Via Sottoripa 5. La sede rimase aperta anche nel periodo triste della guerra, fino all'agosto 1943 , quando venne colpita da un pauroso bombardamento che la rese quasi inagibile. Finita la guerra il cappellano, con l'aiuto di alcuni benefattori e dell'Auxilium, si adoperò per la ricostruzione della sede e l'abbellimento delle volte dei saloni secondo il primitivo disegno.

Con il crescente aumento della flotta della Marina Mercantile la sede di Sottoripa non soddisfaceva le crescenti necessità dell'Associazione.

Nel Marzo del 1954 viene inaugurata dal Cardinale Siri la grande sede di Piazza Di negro 6. La prestigiosa sede di circa 1000 m2 era composta dai seguenti locali: cappella , uffici, appartamento cappellano, appartamento custode , riunioni, sala lettura , sala Bar e giochi , Barbieri, piccolo cinema.

Il Cardinal Siri ha sempre mostrato una particolare attenzione alle attività dell'Apostolato del Mare. Scriveva infatti nel 1962: <Il fine della Stella Maris è che tutti i marittimi che attraccano a Genova abbiano la possibilità di essere religiosamente assistiti nel modo migliore. L'assistenza religiosa (che è sempre di natura sua anche morale) può cominciare da lontano , da interventi ed iniziative , le quali può sembrare nulla abbiano di religioso, tuttavia ogni cosa viene intrapresa per quel solo santissimo fine. Non dimenticatelo ! Noi potremo darci pace solo quando avremo raggiunto sufficientemente tutti i marittimi che attraccano a Genova..... a questo proposito badate che io sono disposto ad usare in favore dei marittimi tutte le facoltà di cui godo....sono anime e se siamo noi sulla via della loro salvezza, tocca a noi pensarci senza esitazioni, senza paura , , con perfetta fiducia e serenità, in vera coraggiosa costanza>.

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 (trasformata in palestra) confina proprio con i locali dove attualmente ha sede la nuova Stella Maris (inaugurata dal Card. Tettamanzi a Maggio 2000) accanto alla chiesa di San Teodoro

A Settembre 2015 terminano le attività della Scuola privata (Istituto Byron)

Nasceva allora l'idea di riprenderci come Associazione la vecchia cappella Stella Maris caria di tanta storia.

Ecco che allora dopo aver predisposto un preciso piano economico a sostegno del progetto, il 26 Maggio 2016 il Vicario Don Gianni Grondona con L'Assistente Pastorale Diacono Massimo Franzi benedicono l'inizio dei lavori. Il progetto (finanziato dalla C.E.I., dall' I.T.F., dal Comitato di Welfare per la Gente fi mare) ha previsto

- la ristrutturazione totale del Salone che servirà per i marittimi, per tutto il cluster marittimo

e per l'Associazione

- la ricostruzione della Vecchia Sacrestia (demolita per far posto alla Palestra) che servirà come camera ospiti e come sacrestia per la cappella Stella Maris adiacente

- la creazione di un nuovo Bagno

Occorrono ancora alcuni lavori (impianto di riscaldamento , impianto di amplificazione ecc.)
ma confidiamo in finanziamenti e donazioni future

Diacono Massimo Franzi

Assistente Pastorale Stella Maris di Genova

No, non si tratta come qualcuno potrebbe pensare di una confessione , di rosari e di preghiere, anche quelle ci sono e ben vengano , qui si fa la società civile, non l'ipocrisia di tante associazioni o comunità che, nascondendosi dietro l'usbergo iconico sociale e religioso , in realtà dimostrano spesso il loro egoismo e il comportamento schierato ideologicamente. (DL)

FORMAZIONE E COMMENTI

Consegnati i diplomi a 41 allievi dell'Istituto Caboto di Gaeta

Il 17 febbraio, si è svolta la cerimonia di consegna dei diplomi per i 41 giovani allievi che hanno conseguito il titolo a dicembre 2016 presso l'Istituto Caboto di Gaeta. Ai diplomati in "Tecnico Superiore per la mobilità delle persone e delle merci - Conduzione del Mezzo e Gestione Apparat" è stata consegnata la lettera di impegno all'assunzione da parte dell'Ente. Nel frattempo, nonostante gli sforzi per dimostrare che "tutto procede bene", l'armonizzazione ed integrazione di quelle ex Autorità Portuali che sono state ora accorpate in una unica AdSP, come ad esempio Napoli/Salerno, oppure Genova/Savona-Vado Ligure e le altre AdSP dove i presidenti sono già insediati, procede tra comprensibili remore e difficoltà che tutti auspicano possano essere rapidamente superate. e aziende che hanno preso parte al processo formativo: Amoretti Armatori Group, Calisa Novella, Carboflotta, Finaval, Fratelli d'Amico, Gruppo d'Amico, Italia Marittima, ENI LNG Shipping e Premuda. "L'I.T.S. Caboto continua a crescere e ad investire per rispondere alle necessità del comparto marittimo - ha dichiarato il presidente Cesare d'Amico - Dare una concreta opportunità di crescita e futuro a questi 41 giovani allievi è un compito che ci siamo preabiliti e che, grazie alla collaborazione delle compagnie armatoriali che sono partner di questo progetto, siamo riusciti a portare avanti, a testimonianza del ruolo fondamentale svolto dagli I.T.S." ufficiali usciti dalla scuola si occuperanno della conduzione del mezzo e dell'organizzazione degli spostamenti nel rispetto degli standard qualitativi riferiti alla sicurezza delle persone e dell'ambiente, curando l'economicità della spedizione e l'applicazione delle normative nazionali ed internazionali in materia.

COMMENTO

Bene il Caboto, bene tutte le iniziative che dimostrano come le società armatoriali vogliono fare il LORO prodotto finito, coltivare la professionalità del loro personale ; le ultime notizie danno una sinergia tra la MSC e l'Accademia di Marina Mercantile di Genova , già legata a grandi società come Costa e GNV. C'è una realtà parallela a quella che si svolge a Roma nel MIT e quella dei tanti marittimi che si trovano alle prese del rinnovo delle certificazioni e dei corsi IMO.

Siamo venuti in possesso e pubblichiamo come apparso in Facebook del verbale dell'ultima riunione al MIT tra Capitaneria, MIT e sindacati confederali. Leggete e fatevi un'idea del clima di cortocircuito tra chi prepara la normativa, chi la fa osservare e chi la subisce sulla pelle dei naviganti. (DL_)

POVERI MARITTIMI, DOVE SONO FINITI

VERBALE RIUNIONE COMANDO GENERALE SUI NUOVI CORSI DI ADEGUAMENTO PER I LIVELLI DIRETTIVI COPERTA E MACCHINA

ROMA. In data odierna martedì 21 febbraio 2017, dietro convocazione da parte del MIT – Comando Generale – 6° Reparto, si è tenuta presso la sede del MIT – Comando Generale in Via dell'Arte in Roma una riunione concernente i nuovi corsi di adeguamento per i livelli Direttivi Coperta e Macchina.

Presenti alla riunione: Per il Comando Generale Amm. Giardino, Com.te Di Martino; per il MIT Dott.sse Cantoni e Di Gennaro; per la Filt-Cgil i signori Colombai e Di Fraia; per la Fit – Cisl i signori Olivieri, D'Alessio e Tuveri; per la Uil Trasporti i signori Fantappiè e Nocerino.

La riunione inizia alle 12:45 con un intervento dell'Ammiraglio:

12:46 Giardino Abbiamo appena concluso la riunione con Confitarma, Fedarlinea e gli Istituti che provvederanno allo svolgimento dei corsi. Abbiamo ottenuto alcuni aggiustamenti sui contenuti della bozza della futura circolare senza grossi cambiamenti. Ditemi se ci sono osservazioni da fare sui primi 4 punti della bozza.

12:50 Olivieri Per i primi 4 punti nessuna differenziazione ma non noto differenze per quanto proposto per il personale direttivo ante 1995.

Giardino Obiezione già fatta anche dagli altri (Confitarma e Fedarlinea) ma su questo non ci possiamo fare nulla, tutti devono fare i corsi direttivi.

Olivieri Per esempio non ripetere le stesse cose già fatte peraltro anche da pochissimo, per esempio ripetere quanto già fatto con l'Ecdis.

Giardino Prendo atto e ne parlerò con la Moltoni.

Olivieri Detti l'esame di patente in quel del 1986 a Trieste, e fui certificato a livello direttivo. Ora retroattivamente mi si chiede di rifare quasi tutto quello già fatto.

Cantoni Lei a Gennaio 1986 ha fatto un esame nozionistico ante Stcw 1978, e non i programmi ed aggiornamenti previsti da questa dal 1978 in poi. Da allora tutto è cambiato.

13:00 D'Alessio In questo programma vi sono le stesse cose del Caocci 1938. Non vi sono cose

nuove, che anche andrebbero bene, ma sempre gli stessi vecchi programmi.

De Gennaro Non possiamo cambiare questo programma direttivo; se non vogliamo uscire dall'IMO, dobbiamo mostrare l'evidenza di tutto quanto è presente in questa bozza di corsi direttivi.

13:05 Di Martino Guardate che questi programmi sono stati presi dalla Stcw a livello Direttivo. Il nostro Istituto Nautico non poteva e non può dare o fare formazione a livello direttivo, tant'è che dai vari Istituti si viene fuori come "Allievi", e non "Direttivi". In seguito a varie esperienze di navigazione poi si sostenevano gli esami (Patentino e Patente) che vi hanno abilitato, fin quando è stato possibile, ad assumere incarichi direttivi. Ora la Commissione Europea ci chiede: ma come fate a dimostrare l'evidenza che i vostri Direttivi hanno eseguito i programmi di addestramento come da Stcw? Siamo stati bocciati (procedura di infrazione) perché non siamo in grado di dimostrare di aver fatto seguire un percorso formativo a livello direttivo per Comandanti, Direttori e rispettivi 1° Ufficiali.

D'Alessio E dagli anni della procedura di infrazione, aperta nel 2007, vi siete svegliati oggi?

13:16 Colombai Abbiamo cercato di capirvi e di mediare, ma è evidente che non ci siamo trovati in accordo. Avevamo chiesto un test ed invece rimane un esame. E poi non si specifica per nulla chi fa che cosa, quando la fa e soprattutto chi paga. I lavoratori? Ancora una volta loro? Ripagano ancora una volta per rifare delle cose che, si dice a questo tavolo, già fatte?
by marcantonio

Giardino Infatti il personale navigante già Direttivo deve fare questi aggiornamenti in funzione della Stcw, ripartiti tra e-learning, corso e bordo, mentre tutti gli altri "nuovi", non ancora direttivi, faranno tutto il corso in pieno. Purtroppo abbiamo una unica opzione: l'esame da sostenere alla fine del corso sopra descritto dovrà essere sostenuto entro il 2017. Ma a questo proposito vi dico già che arrivati a pochi mesi dalla fine del 2017 chiederò personalmente subito una deroga in quanto mi rendo conto che non faremo in tempo a certificare tutti i nostri Direttivi.

13:30 Fantappiè Questo metodo non va. Dovevamo avere un confronto, già promesso a novembre scorso entro fine anno, ed invece non c'è. Giuridicamente è sbagliato chiedere agli ante 1995 tutto l'esatto programma come coloro i quali che non avevano fatto nessuna carica Direttiva dopo l'entrata in vigore della Stcw 1978. Avrei capito meglio un aggiornamento su nuovi argomenti. Come impatto sindacale, noi ci ritroviamo con un contratto dei marittimi CCNL appena rinnovato nel luglio 2015 senza che si fosse a conoscenza di questa nuova situazione. Avevamo previsto i soliti corsi di aggiornamento per gli adeguamenti agli Emendamenti di Manila 2010, ma non questa situazione che stravolge tempi di disponibilità, costi, esami, ed indicazione di chi pagherà il tutto. Questa vostra bozza non mi garba, non condivido, è insostenibile. E poi, questi Comandanti e Direttori che "non hanno dimostrato l'evidenza..." devono fare il tutor agli altri? Ed a che titolo i DPA (che sono a terra e nulla sanno della pratica da molto tempo) dovrebbero certificare i Comandanti e Direttori su quanto fanno a bordo? E chi farà gli esami?

13:37 Giardino Il percorso sarebbe da condividere se ci fossero margini di discussione. Ma sulle vostre indicazioni ci siamo dovuti uniformare a quanto da voi proposto relativamente alle varie differenziazioni (e-learning, aula, bordo), sul "modus operandi", di certo non sul contenuto e sulla necessità di farlo. Certo che il corso avrà un costo, e non sappiamo dirvi quanto sarà il costo per e-learning e quello in aula; questo lo vedrà in seguito il marittimo. Intanto abbiamo modificato la figura del DPA, che certo non può fare da tutor a Comandanti e Direttori a bordo. Sarà solo una valutazione formale, una verifica.

13:50 Di Martino Avete presente il codice ISM? E' una questione di responsabilità da parte del DPA prevista da questo codice.

13:51 Tuveri. Fermo restando che sottoscrivo tutto quanto detto dai miei colleghi

precedentemente, mi ritrovo relativamente soddisfatto che, dal novembre scorso, in cui mi si vietava di fare l'esame subito, ora invece mi si dia la possibilità di farlo. Quello che ancora forse non siamo riusciti bene a spiegare è che avete lasciato un programma unico per tutti. Non potete chiedere a chi ha 30 e passa anni di Comando come si mette un punto sulla carta o come si traccia una rotta. Questo lo dovete chiedere a coloro che ancora devono passare ai livelli direttivi. Per gli ante 1995 il programma doveva davvero essere complementare ed innovativo rispetto alle cose già fatte e rifatte, per esempio:

navigazione in acque polari, codice ISM, nuovi tipi differenti di cartografia elettronica, etc. Ma la cosa che più mi urta è che nessuno è responsabile di quanto sta accadendo: dove era il Ministero dell'Istruzione, Il Ministero dei Trasporti, il Comando Generale quando la Stcw, una volta entrata in vigore in Italia, indicava i nuovi programmi? Perché non si sono presi allora gli adeguati provvedimenti necessari per porre rimedio a questa "differenza di formazione" ? Chi paga adesso questa mancanza di responsabilità?

14:00 Giardino. Nei tempi andati il MIT, nel cercare di favorire i marittimi, ha preferito evidenziare la pratica, certificare la navigazione nelle varie mansioni, piuttosto che intervenire sui vari corsi per ottenere le giuste certificazioni. Ora purtroppo tutto questo non vale più. Colombai. Nelle altre occasioni, vedi Emendamenti di Manila, il confronto ci aveva portato ad ottenere qualcosa, vedi proroghe al 31 marzo 2017 ed allungamento al 30 giugno 2017. Ora da questo confronto se ne esce con un nulla in mano.

Giardino. Sono cambiati gli scenari internazionali. Abbiamo zero possibilità di manovra. In altre occasioni a Londra abbiamo protestato e grazie anche ad altri paesi abbiamo ottenuto grossi risultati. Ora invece questo è impossibile.

14:05 D'Alessio. Mai risultato che a bordo gli italiani abbiano mai avuto deficienze di certificazione. Le visite sono sempre state soddisfacenti.

14:08 Cantoni. Il problema è che l'EMSA ha controllato i programmi dei vari nautici, anche ante 1995, ma questi sono risultati non conformi alla Stcw.

Di Martino. La Commissione contesta all'Italia la mancanza del percorso formativo a livello direttivo:

D'Alessio. Non avete avuto nerbo nell'opporvi all'EMSA. Non avete neanche presentato questo benedetto programma per corsi direttivi al MIUR

Nocerino. Quando prevedete che questa bozza che oggi ci avete presentato diventi definitiva?

14:23 Giardino. Discuteremo con il MIT questa vostra richiesta riguardante gli ante 1995, e cercheremo di incontrarci con il MIUR per fare uniformare i programmi direttivi. Ripeto che parlerò con la Moltoni per gli ante 1995, ma di sicuro vi prometto che a fine 2017 chiederò una proroga per tutto il 2018.

Olivieri. Se a bordo di una nave ho un Comandante che parla un'altra lingua (speriamo inglese) e deve a certificare a Libretto, scritto in italiano, quanto fatto dal marittimo a bordo, come si fa?

Di Martino. Stanno provvedendo a crearlo bilingue.

14:25 Olivieri. E per quanto riguarda questo vostro programma che prevede per esempio alcune nozioni su navi passeggeri mentre sono al Comando da 10 anni solo su navi da carico come faccio a dimostrare l'evidenza se le navi passeggeri non le ho mai fatte e mai le farò?

De Gennaro e Giardino. Questo è il programma. Per questo bisogna apprendere nuove nozioni.

Alle 14:30 la riunione ha termine con palese insoddisfazione delle parti sindacali e con la presa d'atto di quanto detto da parte sia del MIT che del Comando Generale.

COMMENTO

Che ne pensate ? Per me, che ho vissuto collaborando con il ministero marina

mercantile la trasformazione della STCW nell'ordinamento italiano, è uno scandalo la supponenza dei ministeriali , la pilatesca posizione della Capitaneria, che invece avrebbe autorità e professionalità per trattare la materia in posizione non subordinata, la impotenza dei sindacati. Sul tutto aleggia la paura delle sanzioni della UE e dell'Emsa...Poveri naviganti , che cosa gli aspetta ancora ? (DL)

“Middle Manager Hotel di Bordo” e “Tecnici Multimediali”

Regione, MSC e Accademia della Marina Mercantile Italiana – “Middle Manager Hotel di Bordo” e “Tecnici Multimediali” in Liguria due nuovi corsi per le crociere.

Caro Decio, ne avevo già sentito disquisire con una certa enfasi da una TV locale dall'Assessore Regionale Ilaria Cavo, poi tu mi hai mandato tre pagine esplicative edite da Primo Canale su questa iniziativa che mi lascia molto perplesso. Sia ben chiaro ch'io non ho nulla di personale contro questa iniziativa, che comunque non condivido, ma vorrei capirci...Tu ed io abbiamo spesso lottato contro l'anarchia imperante nella formazione professionale degli allievi e pure per la re-introduzione del Ministero della Marina Mercantile, ma ora la vituperata Anarchia è superata dal “Caos”, poiché pare che ogni armatore, in particolare quelli delle crociere, di concerto con le Regioni, e con l'Accademia della Marina Mercantile Italiana possa istituire nuovi corsi biennali di “ Middle Manager Hotel di Bordo” e di “

Multimedia Technician “ da imbarcare sulle navi MSC. Ora mi chiedo: qual è la spiegazione di cos'è il “ Middle Manager Hotel di Bordo?” funzione riportata sulle tre pagine che mi hai inviato? Significa forse che sostituisce il “ Commissario di Bordo “? Lo stesso dicasi del “ Multimedia Technician “, è forse la figura dell'Ingegnere elettronico-informatico di cui si parla da tempo e che è già presente in altre marinierie? Caro Decio, penso che una precisazione in tal senso sia quantomeno necessaria, e ritengo che sia tu ed io gradiremmo averla. Ti ricordi ancora, caro amico, quando rimarcavamo il fatto che al sud spuntavano i Nautici privati e le Accademie locali, tutti legati ad Armatori in loco? Ora con l'ufficializzazione di corsi finanziati dalla Regione Liguria e scolarizzati dall'Accademia per ricoprire quei posti operativi sopra descritti sulle navi da crociera MSC. ci conduce al fatto che ogni armatore avrà gli equipaggi da lui voluti al proprio servizio saltando a piè pari i percorsi ufficiali che dovrebbero essere istituiti dal Ministero della Pubblica Istruzione. Da evidenziare infine che nel caso da noi trattato, la Regione Liguria finanzia con Euro 600.000 tutta l'operazione a favore di un Armatore, mentre vi sono marittimi italiani che non trovano un imbarco poiché sulle navi vi sono marittimi stranieri. Caro Decio, mi auguro che i tuoi collaboratori intervengano su questo problema.

Ugo Dodero

Analisi sulla Riforma dei porti

Qualche tuffo, qua e là, negli scali italiani.

A cura di Tobia Costagliola

Durante la seconda metà dello scorso anno avevamo scritto, a più riprese, della Riforma Portuale e del travagliato iter delle nomine dei presidenti di AdSP. Speravamo, col nuovo anno, di poter disporre di una mappa aggiornata e completa di tutte le nomine, ma, ahimè, il meccanismo, che già funzionava a rilento, sembra essersi inceppato proprio sulla dirittura d'arrivo. Mentre Musolino, nuovo presidente dall'ADSP del Nord Adriatico è ancora in viaggio dall'Estremo Oriente verso Venezia, mancano ancora all'appello le seguenti nomine :

ADSP del Mare Adriatico Meridionale (Bari)

ADSP dello Stretto(Gioia Tauro)

ADSP del Mare di Sicilia Orientale (Augusta)

ADSP del Mare di Sicilia Occidentale(Palermo)

ADSP del mare di Sardegna (Cagliari)

Nel frattempo, nonostante gli sforzi per dimostrare che “tutto procede bene”, l'armonizzazione ed integrazione di quelle ex Autorità Portuali che sono state ora accorpate in una unica AdSP, come ad esempio Napoli/Salerno, oppure Genova/Savona-Vado Ligure e le altre AdSP dove i presidenti sono già insediati, procede tra comprensibili remore e difficoltà (a Spezia/Carrara mancano il Board e il Segretario , dl) che tutti auspicano possano essere rapidamente superate. .

Purtroppo è oltremodo difficile, in un paese come l'Italia, superare il tradizionale “campanilismo” e anche le “appartenenze politiche” nonostante le buone intenzioni e precise direttive del Ministro Delrio .

Ma anche nelle AdSP ancora senza Presidente c'è grande fermento. Basti pensare alla guerra interregionale innescata, fin dalla scorsa estate, per l'accorpamento di Gioia Tauro, sede dell'AdSp dello Stretto, con Crotona, Corigliano Calabro, Taureana di Palmi, Villa San Giovanni, Vibo Valentia, Reggio Calabria, Messina, Milazzo, Tremestieri. Ai siciliani non è mai piaciuta l'idea, divenuta realtà grazie alla riforma dei porti, che l'AdSP di ben tre porti siciliani, Messina, Tremestieri e Milazzo, debba essere localizzata in Calabria, a Gioia Tauro. In questo scenario si inserisce, ad aumentare disorientamento, confusione e malcontento, un decreto del MIT del 25 gennaio 2017 che, inopinatamente, a seguito di un “ripensamento”, sposta la sede di AdSP della Sicilia Orientale da Augusta a Catania. La motivazione

ministeriale è stata la “tardiva” constatazione che lo “scalo di Augusta non ha ancora raggiunto i necessari livelli di sviluppo portuale”. Da notare che il processo di questa “constatazione” si è sviluppato tra il 21 gennaio 2016 (data del decreto che individuava le 15 AdSP) e il 25 gennaio 2017... Tuttavia, il trasferimento dell’AdSP da Augusta a Catania è, secondo detto decreto, solamente provvisorio : per due anni...

Napoli e Salerno

Il porto di Napoli aveva raggiunto la vetta delle classifiche negative di tutto il sistema portuale italiano con circa 3,5 anni di commissariamento, con graduale paralisi di ogni iniziativa al punto da perdere anche il finanziamento per 150 milioni di Euro della Comunità Europea per “il grande progetto per il Porto di Napoli”. Ora, con la nomina del nuovo presidente di AdSP, con la composizione del Comitato di gestione che sostituisce il vecchio Comitato Portuale, considerato che ormai si era toccato il fondo, auspichiamo che qualunque notizia ci giunga da Napoli non potrà che essere accettata come una “ Buona notizia” e come un segnale di rapida risalita da quella china. La Riforma Portuale ha voluto mettere insieme una realtà negativa come Napoli con il porto di Salerno che, al contrario, aveva fino ad oggi seguito un percorso di crescita virtuoso ed esemplare. L’integrazione e l’armonizzazione dei due sistemi, insieme alla crescita ed alla competitività, costituiscono la grande sfida che il nuovo presidente Pietro Spirito sta affrontando. Il passo fondamentale è stata la nomina del Segretario Generale Francesco Messineo, salernitano, e la nomina del Comitato di Gestione (Umberto Masucci, designato dalla Città Metropolitana; Luigi Iavarone designato dalla regione Campania; Arturo Faraone, designato dall’Autorità Marittima; Gaetano Criscuolo, designato dal Comune di Salerno). Il Presidente Spirito è convinto che “Napoli è uno degli scali più importanti del Mediterraneo e deve tornare a essere una ricchezza e una risorsa per la città e non quasi un peso come è diventato negli ultimi anni”. E , poi, non è detto che quei 150 milioni siano andati definitivamente perduti...

I titoli che seguono, riportati da Ship2Shore del 20.02.017 (A.Scorza) possono dare un’idea di come il nuovo Presidente si stia muovendo:

<< Napoli, gli ultimi saranno i primi. Il porto campano – che deteneva lo scomodo record di commissariamento più lungo – ha concluso prima delle altre Autorità di Sistema Portuale la composizione del nuovo comitato di gestione, che ha già rilasciato le prime due concessioni >>.

<< Spirito: “Fissato un diverso metodo di lavoro, adesso si opera in maniera proattiva”.

L’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale vara l’idea pionieristica di un Master Plan annuale per la gestione degli spazi portuali che può fare da apripista al resto d’Italia >>.

Sembrano “tutte rose e fiori”. Vedremo come, nei prossimi mesi, le due “anime” diverse di Napoli e di Salerno sapranno dimostrare al mondo come realmente riusciranno ad integrarsi e diversificarsi senza interferire, l’una con l’altra, e a far parte di un unico grande Sistema.

Il presidente Spirito con il suo team avrà, tra l’altro, anche l’arduo compito di risollevare l’immagine estremamente negativa della portualità napoletana. Non posso fare a meno di ricordare, a tale proposito, alcune dichiarazioni del Presidente di Confitarma, Emanuele Grimaldi, AD dell’omonimo Gruppo, rilasciate, l’anno scorso, a Ottavio Lucarelli di Repubblica, prima della fine del Commissariamento:

<< [...] D: Perché, presidente Grimaldi, siete dappertutto ma non nel porto di Napoli ?

R: "Non lavoriamo a Napoli per mille ragioni. Non si utilizzano i fondi, non si realizzano le opere. commissariamenti infiniti, inchieste giudiziarie. Non ho difficoltà a dire che è il peggior porto d'Italia. Noi alcune manifestazioni di interesse in passato le abbiamo fatte, ma qui prevalgono i piccoli interessi di bottega. Nel frattempo siamo diventati un gruppo leader nel mondo. Siamo il primo operatore ad Anversa, siamo proprietari di un porto privato vicino Goteborg in Svezia dove gestiamo la logistica per la Scandinavia, gestiamo un porto a Lagos

in Nigeria. Non operiamo invece a Napoli, in sintesi, perché qui nel porto si fa molta autorità e poco lavoro commerciale”.

D: I porti italiani in cui siete più presenti sono Salerno e Civitavecchia. Perché?

R: Siamo presenti da tanti anni a Salerno dove siamo il più grande operatore come ad Anversa.

D: Come giudica, dunque, le preoccupazioni dei politici e operatori salernitani per la prossima unificazione delle Authority portuali di Napoli e Salerno?

R: Non solo comprendo, ma sono altrettanto preoccupato. Pur avendo un’infrastruttura relativamente modesta, se guardiamo i metri quadrati delle banchine, il porto di Salerno riesce però ad utilizzarla in modo eccezionale. Ha la più alta occupazione in Italia in rapporto agli spazi e nessun porto al mondo lavora bene come Salerno. Un’eccellenza, pur disponendo di un’infrastruttura modesta, che ha avuto uno sviluppo straordinario negli ultimi venti anni.

D: Ma è davvero così rischiosa per Salerno un’Authority unica con il porto di Napoli?

R: Se guardiamo ai problemi del porto di Napoli negli ultimi anni, dalle vicende giudiziarie al mancato utilizzo di fondi europei, la prospettiva è di grandissima preoccupazione. Tutti temono che, anziché esportare il positivo da Salerno a Napoli, si esporti il male dal porto di Napoli a Salerno dalla scarsa produttività ai concessionari che non pagano, dall’efficienza bassissima ai continui commissariamenti. Salerno, invece, è una storia unica di efficienza e collaborazione con le grandi e anche con le piccole imprese. Un porto che ha avuto grandi presidenti, come si vede anche nei rapporti con i lavoratori. Certo, in tanti sono preoccupati e lo siamo anche noi.

D: Ma lei, come presidente degli armatori italiani, ne ha parlato con il governo?

R: Sì, abbiamo parlato con il governo, abbiamo spiegato che per la Campania l’accorpamento non è una soluzione positiva. In alcuni casi l’unificazione è utile in Italia, ma non lo è tra Napoli e Salerno.

D: Lo avete detto al governo?

R: Lo abbiamo indicato al governo. Non è utile mettere assieme il peggior porto con il miglior porto.

D: La soluzione ?

R: Se si arriva all’unificazione bisognerà portare Salerno a Napoli scegliendo gli uomini che hanno fatto così bene. Uomini di primissimo piano >>.

Bene ! Io credo che, con le nomine fatte, si sia imboccata la strada indicata da Grimaldi, o...no?...

Riuscirà , ora, Pietro Spirito, a far cambiare idea a Grimaldi?

Qualche ulteriore riflessione di carattere generale

Progetti e finanziamenti.

Con la progressiva incertezza politica che periodicamente ci colpisce come un male endemico forse si riuscirà a malapena a completare la nomina dei presidenti. Alla fine forse si riuscirà a portare a compimento solo una parte di una riforma, già criticata ed osteggiata da più parti, nonostante le buone intenzioni dei fautori. Quello che più preoccupa sono i tempi necessari per un periodo di “rodaggio” che dovrebbe o potrebbe portare ad ulteriori aggiustamenti migliorativi. L’Europa, nel frattempo, nonostante i crescenti e pericolosi attacchi alla sua integrità, va avanti, inarrestabile, nei suoi progetti per potenziare le infrastrutture di

trasporto e nell'esperire nuovi sistemi di finanziamento. L'Italia, invece, “ si intrattiene “ con problemi di altra natura che vanno da una perenne campagna elettorale a interessi di bottega dei singoli porti, tra “progetti” e “progettoni”, senza una visione organica ed uniforme delle reali necessità e delle opportunità che il nostro ” sistema paese “ dovrebbe cogliere “ al volo” e senza ritardi.

Gli organi di stampa, tra cui il notiziario della Confitarma, hanno riportato che, l'8 febbraio, la Commissione Europea ha presentato un nuovo sistema per finanziare progetti di infrastrutture di trasporto nell'Unione Europea con lo scopo di massimizzare gli investimenti privati.

L'iniziativa prevede di accumulare una dotazione di fondi per un totale pari ad € 1 Mld e, per la prima volta, l'invito a presentare proposte del Meccanismo per collegare l'Europa richiederà quindi la combinazione di sovvenzioni e finanziamenti del Fondo europeo per gli investimenti strategici (FEIS), della Banca Europea per gli Investimenti, di banche di promozione nazionali o investitori del settore privato. Per ricevere il sostegno del programma CEF, i candidati dovranno provare che i loro progetti sono finanziariamente idonei ad ottenere fondi complementari da istituti finanziari pubblici o privati.

I progetti selezionati devono contribuire alla crescita sostenibile, innovativa e omogenea lungo la rete transeuropea dei trasporti. L'accento sarà posto in particolare sui progetti intesi ad eliminare le strozzature, a sostenere i collegamenti transfrontalieri e ad accelerare la digitalizzazione dei trasporti, in particolare in settori con un elevato potenziale e lacune di mercato come ad esempio nei paesi beneficiari del Fondo di coesione. L'accento sarà ugualmente posto sui sistemi di trasporto sostenibili ed efficienti e sul rafforzamento dell'intermodalità e dell'interoperabilità della rete di trasporto, anche grazie a nuove tecnologie e sistemi di gestione del traffico, come il sistema europeo di gestione del traffico ferroviario, i sistemi di trasporto stradale intelligenti o il programma SESAR (programma di ricerca per la gestione del traffico aereo nell'ambito del cielo unico europeo). Il sostegno sarà concesso su base concorrenziale, a seguito di un approfondito processo di valutazione e selezione.

Nell'invito saranno previsti due termini per la presentazione delle proposte, il 14 luglio 2017 e il 30 novembre 2017. Riuscirà, l'Italia, col suo passo ”ridotto ”e nell'attuale clima politico, ad essere in grado di tirare fuori dall'archivio “grandi progetti” qualcosa di “ presentabile” entro i termini stabiliti ?

E' tuttavia paradossale ma degno di ammirazione constatare come, nell'attuale confuso scenario del nuovo sistema di AdSP italiano, dove si rischia continuamente di perdere finanziamenti già stanziati, ci sia qualche virtuoso che riesca a realizzare opere di rilevanza internazionale senza la necessità di investire la pur minima somma.

Si tratta del Presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino che, coadiuvato dal Segretario Generale Mario Sommariva, e ancor prima del tanto pubblicizzato ”treno Barcellona-Rotterdam”, ha lanciato un collegamento ferroviario verso il Nord Europa con il “ Trieste-Kiel”. Mi riferisco a quanto già evidenziato da Fabrizio Vettosi nelle sue riflessioni su Logistica e Finanza, su 7 DL News 017, e che non posso fare ameno di ripetere qui di seguito: << Zeno a Trieste non ha fatto altro che riflettere sull'enorme vantaggio competitivo che gli derivava dalla "Zona Franca", soprattutto in relazione alla felice posizione geografica, e quindi ha realizzato un'autostrada virtuale tra Turchia e Germania, sino ad incentivare i bravi e facoltosi Turchi ad investire nell'infrastruttura in modo da creare un'insormontabile barriera competitiva (sostanziale e del tutto lecita). Il tutto, senza investire un centesimo di euro di danaro pubblico e valorizzando gli asset "in place". Come non complimentarsi con un manager pubblico capace di interpretare il privato e di “efficientare”

gli investimenti in essere ? Prendano esempio tutti gli altri deputati a gestire infrastrutture pubbliche, e non solo nel mondo della logistica >> .

Cosa ci resta ancora da fare ?

Temo purtroppo che il 2017 sarà un ulteriore anno “perduto” tra ritardi istituzionali ed enunciazioni di nuovi progetti per risolvere vecchi problemi. La verità è che, anche quando sarà completato l’iter delle nomine dei presidenti e la formazione dei Comitati di Gestione, la vera Riforma dei Porti sarà ancora tutta da realizzare. Che fine hanno fatto i decreti interministeriali sui controlli delle merci, sui criteri selettivi per la valutazione del grado di rappresentatività dei membri dell’Organismo di Partenariato, sullo “sportello unico autorizzativo”, il DPP (Documento Pluriennale di Pianificazione), i nuovi meccanismi di finanziamento con il coinvolgimento di CDP (Cassa Depositi e Prestiti) e BEI (Banca Europea per gli Investimenti), la regolamentazione per il rispetto della tempistica per la realizzazione delle opere, lo sblocco degli investimenti ecc.ecc ?

Prima di concludere voglio citare un ultimo argomento elencato nelle azioni in corso di attuazione fin dal 21 gennaio 2016 : “La semplificazione su escavi e dragaggi”. Non mi è ancora ben chiaro se questa enunciazione si riferisce alla semplificazione delle procedure e degli adempimenti per ottenere i permessi dai vari enti “competenti”, o alla semplificazione delle procedure per ottenere le risorse per tali lavori, o alla semplificazione di entrambi. Posso soltanto rilevare, dal mio piccolo osservatorio sul porto di Ravenna, di non aver notato alcun miglioramento. Circa un anno fa una violenta mareggiata produsse la formazione di un dosso all’imboccatura della canaletta di accesso al “Candiano” con conseguente riduzione del pescaggio sancito da regolare ordinanza della Capitaneria. Non ritenete che questa sia una situazione di emergenza che richiede un intervento di dragaggio piuttosto tempestivo per non penalizzare il traffico del porto ? Ebbene nonostante la “semplificazione” tanto annunciata, la gara di appalto per il dragaggio si è conclusa nella prima settimana di febbraio 2017 e, oggi, sembra che i lavori di escavo stiano per iniziare dopo l’ultimo controllo eseguito dagli artificieri per accertare l’assenza di ordigni bellici sui fondali... Qui si parla di intervento di emergenza. Cosa dire degli escavi (ex Progettone) di cui si parla da anni e che rientrano nel piano strutturale dello sviluppo del porto di Ravenna ? Il nuovo presidente, fin dai tempi del suo insediamento, fu molto chiaro :

<< Una volta messo a punto il nuovo progetto, che dovrà essere condiviso con il Comune e, possibilmente, con tutti gli operatori interessati, questo dovrà essere approvato dagli 11 enti di controllo a livello locale, regionale e ministeriale che sono tenuti a esprimersi in merito e, in ultimo, anche dal CIPE >>.

Qualcuno intravede, in tutto ciò, qualche evidenza di quella “semplificazione” così solennemente enunciata nella “Riforma dei Porti” ?

Tobia Costagliola _____ Ravenna, 21 febbraio 2017

CULTURA E SOCIETA'

GALATA MUSEO INAUGURATA LA SALA DEGLI ARMATORI

Giovedì 2 marzo, ore 17.00, all'auditorium del Galata Museo del Mare sarà inaugurata la SALA DEGLI ARMATORI con i saluti di Maria Paola Profumo, presidente del Mu.MA e di Roberto Giorgi, presidente dell'Associazione Promotori Musei del Mare Onlus alla presenza di Carla Sibilla, Assessore Cultura e Turismo del Comune di Genova.

Il nuovo allestimento al terzo piano del Galata Museo del Mare è dedicato alla storia di Genova e del suo porto attraverso i suoi protagonisti: gli Armatori. Innovazione, multimedialità, interattività e scenografia caratterizzano questo spazio, dove si presenta anche l'eccezionale patrimonio modellistico del museo.

La Sala degli Armatori nasce da una stretta collaborazione tra l'Istituzione Mu.MA e l'Associazione Promotori Musei del Mare onlus, che da anni insieme investono risorse per valorizzare il patrimonio marittimo.

COMMENTO. Nel prossimo foglio DL NEWS ne parleremo più in dettaglio.

LIBRI DA LEGGERE

IN VIAGGIO TRA MEDITERRANEO E STORIA

ROMA .Mercoledì 1 marzo 2017 presso i locali della Libreria Il Mare Via del Vantaggio, 19, Roma

è stato presentato il volume IN VIAGGIO TRA MEDITERRANEO E STORIA

Presenti gli autori Carlo Ruta saggista e studioso del mondo mediterraneo e Sebastiano Tusa archeologo, soprintendente del Mare - Regione Sicilia , introdotti da Marco Firrao Il Mare Libreria Internazionale

Il saggio a quattro mani, In viaggio tra Mediterraneo e storia, firmato da Carlo Ruta e Sebastiano Tusa, attraverso una serie di riflessioni incrociate su alcune vicende chiave del Mediterraneo, pone in rilievo l'importanza fondamentale che quest'area della terra ha avuto nei processi di civilizzazione, nella formazione dei saperi e nella sedimentazione delle culture in senso lato.

Ma gli autori spostano il loro obiettivo più avanti, cercando di identificare i modi in cui è passato, malgrado le tensioni, le polarizzazioni e gli scontri irriducibili che hanno fatto la storia di questo mare, il fil rouge della contaminazione, dell'interculturalità, del dialogo interetnico, dello scambio pacifico tra popoli e civiltà. Il viaggio proposto dagli autori finisce per offrire allora degli spunti di meditazione sul presente e in particolare sulle difficoltà che sempre più si addensano sull'Occidente e l'Europa.

Nella nota introduttiva, il significato dell'opera, che si presenta assai agile, è spiegato con queste parole: «Pensare il Mediterraneo, mare complesso e policentrico, diviso e a tratti radicalmente polarizzato, ma aperto a ogni tipo di scambio; accostarsi alla storia di questa “pianura liquida”, cercando di definirne l'ordito in evoluzione, le trame, le insidie, ma anche le virtuosità e gli slanci: questo il senso delle riflessioni qui proposte, lungo le vie di una

vicenda che ha fortemente influenzato, a volte in maniera drammatica, le storie di tutti i continenti.

Ne esce una tessitura a mosaico, in una forma atipica, quella del dialogo: la sola probabilmente che possa permettere di definire, senza aporie irrisolvibili, il Mediterraneo e le sue vicissitudini da prospettive che altrimenti sarebbero difficilmente amalgamabili. Tutto si apre allora ad una investigazione dicotomica: il viaggio per mare e il nostos, i commerci e la guerra, il bisogno materiale e le sfide della conoscenza, la vita e l'immaginario, il confronto e le contaminazioni tra civiltà, le luci resistenti dell'età di mezzo e il ventre molle della modernità. Un "viaggio", in definitiva, attraverso le vicende di un mare antico, nei tempi della storia, a tratti buia e crepuscolare, a tratti aurorale e soleggiata, fino alla nostra contemporaneità, difficile, pensosa, disillusa.»

NAVIGANDO SUL MARE DEI RICORDI

GENOVA. Come programmato dall'Associazione "Ex Allievi e Docenti Nautico San Giorgio di Genova" il 16 febbraio 2017 alle 16.00, al Nautico San Giorgio in Darsena, si è svolta la presentazione del libro "Navigando sul mare dei ricordi" con testimonianze scritte da ufficiali della Marina Mercantile che avevano navigato sulle famose navi Liberty costruite negli Stati Uniti per rifornire di materiale bellico e di truppe i teatri di guerra nel corso del secondo conflitto mondiale, e poi vendute alla fine delle ostilità a nazioni che necessitavano di naviglio per la ricostruzione dei loro paesi. La prefazione del libro, come pure la presentazione, è stata brillantemente esposta dalla Prof. Maria Stella Rollandi della Facoltà di Economia e Commercio dell'Università di Genova che ha sapientemente illustrato la vita di chi navigava lontano della famiglia, la disciplina che vigeva a bordo, il rispetto reciproco tra gli Uff.li, i sottufficiali ed i comuni, e la durezza della vita di bordo. Mentre il pubblico presente ascoltava attentamente, il coordinatore della manifestazione, presidente dell'Associazione ex allievi ed ex allievo del Nautico, Francesco Maria Boero, dava poi la parola al D.M. Oreste del Conte che illustrava con interessanti quadri esplicativi proiettati, la storia delle navi Liberty sia di quelle chiamate americane, delle canadesi e di quelle definite baby Liberty. Del Conte scendeva pure in particolari quali il tonnellaggio lordo ed il netto, la portata, la velocità in m.p.h., la potenza in c.v. dell'apparato propulsore, ecc. Al termine dell'interessante introduzione tecnica del D.M. Oreste del Conte, il coordinatore Francesco Maria Boero ha dato la parola al Com.te Aldo Baffo che ha parlato delle sue esperienze sulle navi Liberty ove s'era imbarcato giovanissimo come allievo nautico. Il Com.te Baffo ha raccontato della sua vita a bordo con un piglio diverso, la sua narrazione prendeva spesso un tono quasi scherzoso, ironico, specie quando raccontava delle sue tentate avventure nei porti verso il gentil sesso. I presenti sorridevano divertiti. La presentazione è terminata ed il libro "Navigando sul mare dei ricordi" è ora disponibile per l'acquisto. Il titolo è veramente significativo, poiché tutti gli scrittori delle testimonianze, io ex Uff.le Marconista compreso, hanno scavato nel loro passato andando a ricordare episodi che avevano lasciato un segno profondo, come nel mio caso il racconto - Apartheid" in Jacksonville -Florida. A mio giudizio il libro è stata una buona occasione per riunire in esso molti momenti significativi della nostra gioventù, e ci farà compagnia nel corso dei nostri anni a venire. Un ringraziamento al Collegio C.L.C. e D.M. ed all'Associazione ex allievi e docenti del Nautico che si sono prodigati fattivamente nell'organizzare il tutto.

LE NOTE DI CARLA MANGINI

**PLUTARCO,, biografo, scrittore, filosofo greco, 47/125 d.C. ca.
Da "Consigli ai politici"
(l'invidia)**

"Ricordo che quando ero giovane fui inviato presso il proconsole assieme ad un altro ambasciatore. Questi poi rimase indietro tanto che io andai solo e portai a termine l'incarico. Ecco che, al ritorno, mentre mi accingevo a riferire sulla missione, mio padre mi chiamò in disparte: mi invitò a dire non "sono andato", ma "siamo andati", non "ho detto", ma "abbiamo detto". Tale modo di comportarsi non è soltanto giusto, riguardoso, ma tiene anche lontano l'invidia, assai pericolosa per la considerazione che si ha di noi... Timoleone*, dopo aver combattuto le tirannidi in Sicilia, edificò un tempio alla dea Fortuna, e Pitone** che, ammirato e lodato dagli Ateniesi per aver ucciso Coti***, disse: "Un dio ha fatto questo servendosi della mia mano"...Se un uomo che gode di grande prestigio scortasse ed accompagnasse un magistrato, ricaverebbe ancora maggior prestigio dalla benevolenza altrui, se, al contrario, un magistrato accompagnasse e scortasse l'uomo, quell'uomo ne ricaverebbe avversione ed invidia."

*Timoleone illustre stratega che aiutò le città greche di Sicilia contro la tirannide /**Pitone, filosofo greco/***re della Tracia/

F I N E