

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

Giornalisti. 29.3.2017 Agcom: "Scivolamento della professione verso la precarizzazione e l'impovertimento". Risultano molto diffuse le diverse forme di intimidazione rivolte alla categoria, sia di origine criminale, sia derivanti da abusi dell'azione processuale, comportando potenzialmente un effetto dissuasivo sull'esercizio della professione giornalistica e sulla libertà d'informazione. - TESTO IN <http://www.francoabruzzo.it/document.asp?DID=23037>

E giornali

Ship2Shore (Angelo Scorza), TheMediTelegraph (Alberto Quarati), inFormare (Bruno Bellio), informazionimarittime (Luciano Bosso), bizjournal.it (O. Scaletti), shippingItaly (Nicola Capuzzo), shipping&Yachting (Motta), Liguria Nautica, SCTN, questi alcuni magazine on line che riceviamo e consultiamo ricavandone utile conoscenza.

TTM di gennaio/febbraio , 48 anni, diretto da Angelo Marletta tiene superbamente il mare dell'informazione a 360° nel campo navale, risaltando l'aspetto economico e tecnologico di tutte le categorie di professionisti impegnati nel lavoro e nella cultura dell'industria marittima. Peccato che, avendo alle spalle un colosso come De Benedetti, non venga anche promossa e diffuso capillarmente, essendo l'unica rivista cartacea (anche online) dello Shipping in Italia. L'interazione (voluta ai tempi di Capparelli) con la piattaforma di The MediTelegraph dovrebbe essere più coesa . (D.L.)

Autostrade in Liguria e Autostrade del Mare/ Frane e ritardi

Tra sabato 25 e martedì 27 marzo sulla A10 Autostrada dei Fiori, Genova – Ventimiglia, ci sono stati ben quattro incidenti, tutti provocati da Tir: nel primo un tir si è incendiato, nei successivi tre incidenti i Tir si sono ribaltati. Questi incidenti sono avvenuti nel tratto tra Albisola e Genova Voltri, in direzione Genova.

L'autostrada Genova – Ventimiglia è internazionale perché conduce alla Francia, e sin dalla sua costruzione non ha subito adeguamenti sostanziali ed importanti, tranne il tratto compreso tra Genova Pegli ed Albisola che da carreggiata unica è diventata doppia nel 1972-73. Il tratto in direzione Genova, tra Albisola e il bivio per la A26 (verso Alessandria) è stato trasformato a tre corsie con l'eliminazione della corsia d'emergenza: le stesse tre corsie hanno una larghezza inferiore rispetto a quanto prevede il Codice della strada.

Con ciò, da un punto di vista generale urge l'adeguamento da Albisola a Genova Ovest. Si parla della gronda di Ponente, ma finora... Della gronda di Levante non c'è nessuna traccia. In merito ai mezzi pesanti, e sommando queste situazioni pericolose, le Autostrade del Mare devono diventare realtà concreta come sta facendo il Gruppo Armatoriale Grimaldi, con linee da Genova per Palermo, Barcellona, Marsiglia, e chissà verso il Pireo. Oltre alle Autostrade del Mare ritengo importante anche l'adeguamento della linea ferroviaria (per la Francia c'è ancora un tratto di 38 km a binario unico) di cui parleremo successivamente.

Sempre in merito alle Autostrade del Mare e a quelle terrestri, nonché a quelle ferroviarie, si

devono adeguare, come ben sappiamo e detto più volte, le strutture portuali, che significa infrastrutture, interporti , logistica , servizi. A mio parere il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti lo trovo totalmente inadeguato per cui devono essere ripristinati e indipendenti i Ministeri dei Trasporti, dei Lavori Pubblici e soprattutto della Marina Mercantile. Essi devono interagire tra di loro e non lavorare a compartimenti stagni, come avviene in molti enti pubblici.

Stefano Briata

Commento. *In un recente dibattito si è parlato tanto di parole e progetti della Liguria delle infrastrutture, dell' UE e dei finanziamenti europei. Che piacere parlare parole ! Non aggiungo invece una parola a quanto denunciato dal dottor Briata , soltanto uno sguardo alla situazione viaria a levante di Genova che ho verificato di persona. In caso di interruzione dell'autostrada tra Chiavari e Rapallo il traffico dovrebbe essere deviato sulla via Aurelia, ma... la via Aurelia, in quel tratto è disastata da lavori di contenimento della massicciata col rischio di frane e la stessa strada è piena di crepe che si aprono verso i bordi che si affacciano al mare . Questo significa che ogni 5 chilometri ci sono semafori per traffico alternato. Povera Liguria !*

“La rigenerazione dei waterfront portuali: Napoli e Trieste esperienze a confronto”

Organizzato dai Propeller Club di Napoli e di Trieste giovedì prossimo 6 aprile alle ore 17.30 alla Stazione Marittima del porto di Napoli si terrà un convegno sul tema “La rigenerazione dei waterfront portuali: Napoli e Trieste esperienze a confronto” che è stato organizzato dal The International Propeller Club Port of Naples e dal The International Propeller Club Port of Trieste.

OMC (OFFSHORE MEDITERRANEAN CONFERENCE)

La conference si è tenuta a Ravenna dal 29 al 31 marzo con delle presenze superiori ad ogni aspettativa con oltre 20.000 visitatori. Come è noto si tratta di una rassegna biennale dove si confrontano soprattutto i "big" internazionali del settore energetico. Nel giorno dell'inaugurazione, l'ENI, che ha fatto gli onori di casa con l'A.D. Claudio de Scalzi, ha mostrato segni di grande ottimismo parlando di grossi progetti sia all'estero che in Italia. Solo a Ravenna sarebbero destinati almeno 600 milioni di investimenti pronti a partire. Con gli investimenti di ENI si aprono scenari interessanti non solo per le aziende oil & gas ma anche per le università come laboratorio di ricerca. Riporteremo dopo la chiusura un resoconto di questa importante avvenimento internazionale. (T.C.)

Liquidatori d’avarie e connesse procedure assicurative nell’epoca della globalizzazione

Nel ricordo del dott. Carlo Mongrandi – figura di grande rilievo nel settore dell’avarie comune, mancato circa un anno fa – il Propeller Club Port of Genoa organizza, grazie alla collaborazione dell’Associazione Italiana Liquidatori di Avarie Marittime (ALAM) e del Comitato delle Compagnie d’Assicurazioni Marittime di Genova un incontro in data giovedì 6 aprile 2017 ore 16 sul tema: Liquidatori d’avarie e connesse procedure assicurative nell’epoca della globalizzazione

Le tendenze alla uniformazione– che indubbiamente contraddistinguono l'epoca attuale fortemente improntata alla globalizzazione – sembrano trovare ostacoli in alcuni settori delle attività marittime. Prova ne è il sistema della liquidazione delle avarie generali che, pur in presenza di regole comuni, quali le Regole di York ed Anversa, si differenzia ancora notevolmente nei singoli Paesi, dando origine ad un quadro frammentario in cui gli operatori si trovano a dover interagire.

Relatori dell'evento – che sarà condotto e moderato dal dott. Stefano Cavallo - saranno:

- Dott. Stefano Cavallo – Studio G. Cavallo – V/Pres. ALAM; Segr. Gen. Comitato Compagnie Assicurazioni Marittime di Genova.

- Dott. Helen Belgrano Operto, Average Adjuster Richards Hogg Lindley, London

- Dott. Carlo Allodi – Cambiaso Risso Marine Spa

- Dott. Andrea Papaioannu, Claims Manager Swiss Re Corporate Solutions

L'evento si terrà presso l'AUDITORIUM RINA (piano terra) del GALATA Museo del Mare (Via De Mari,1 – Darsena) con il seguente svolgimento:

Le prenotazioni dovranno pervenire in Segreteria (tel. 010591793 – propellergenoa@propellerclubs.it) entro Mercoledì 5 Aprile, alle ore 15,00.

Giorgia Boi Presidente Propeller Club Port of Genoa

PORTO LOTTI SUPERYACHTS CAPTAIN'S DAY

Un esclusivo meeting tecnico dedicato ai Capitani e agli Ufficiali di bordo dei superyacht. 5 aprile 2017

Porto Lotti organizza un incontro speciale dedicato ai Capitani e agli Ufficiali di bordo e nell'occasione, presenta gli ormeggi della nuova darsena che può ospitare unità dai 60 agli 80 metri di lunghezza. Durante l'evento, sarà consegnato un premio speciale a un Capitano che si è particolarmente distinto nella sua carriera. Porto Lotti Captain's Day rappresenta l'opportunità, per chi naviga per professione, di aggiornare le conoscenze riguardo alle previsioni meteo-marine, grazie a un corso di formazione tecnica condotto dai meteorologi di Navimeteo e coordinato da Gianfranco Meggiorin.

Il Golfo della Spezia, con la nuova darsena di Porto Lotti, è pronto per ospitare un maggior numero di superyacht e relativi equipaggi, che durante la sosta hanno l'occasione di scoprire il territorio e le tradizioni che questa bellissima zona è in grado di offrire, sia in mare che nell'entroterra. Gli armatori e i loro ospiti possono godere di bellezze naturali classificate "Patrimonio mondiale UNESCO" come le isole Palmaria, Tino e Tinetto, Porto Venere e le Cinque Terre. Gli ormeggi di Porto Lotti sono tra i più sicuri, essendo protetti da ben tre fattori: le montagne che circondano il Golfo della Spezia e lo chiudono su tre punti cardinali; l'imponente diga foranea che mitiga i venti provenienti da sud, le banchine del porto, dotate di un sistema di solidi ormeggi sovradimensionati.

Porto Lotti dispone di un cantiere nautico che offre ogni tipo di servizio per riparazioni e manutenzioni minori e urgenze. Alla Spezia sono presenti innumerevoli grandi cantieri e strutture che offrono: alaggi maxi-yacht, bacini di carenaggio, lavorazioni meccaniche, installazioni elettroniche, falegnameria, tappezzeria, pitturazione, vetreria.

Alcuni dei principali brand dello yachting risiedono nell'area: Baglietto, Ferretti Group, Fincantieri Yachts, Perini-Picchiotti, Sanlorenzo.

Nelle immediate vicinanze, hanno sede Azimut-Benetti, Codecasa, Fipa Group, Overmarine, Perini Navi, Rossinavi, VSY.

Porto Lotti Captains' Day rappresenta una straordinaria occasione di incontro fra i professionisti del settore su una tematica di grande interesse, in continua evoluzione tecnica.

Ufficio Stampa:

Altamira S.r.l. – Contatto: Greta Ferrari, tel. 0187.514411 – e-mail press@altamira-ad.it
www.altamira-ad.it

Sommergibili e sottomarini italiani dal dopoguerra ad oggi (1945 2016)

Domenica 2 aprile, ore 11.00, all'auditorium Galata Museo del Mare di Genova si è tenuta la conferenza : “Sommergibili e sottomarini italiani dal dopoguerra ad oggi 1945 – 2016” con i relatori Capitano di Fregata Marco Mascellani, presidente Associazione Betasom Dott. Maurizio Brescia, direttore “Storia Militare”

Ammiraglio (r) Michele Cosentino

Nell'incontro sono stati presentati i fascicoli dedicati di “Storia Militare Dossier”.

A cura dell'Associazione culturale Betasom, in collaborazione con Storia Militare.

Info: www.betasom.it

Mare e Lavoro

QUEL PAZZO MONDO DEGLI UOMINI “INVISIBILI” di Nicola Silenti

Inascoltati, indifesi e in balia di mari e oceani di istituzioni sorde e assenti. In una parola: soli. Nessuna categoria professionale ha conosciuto in Italia un trattamento paragonabile a quello riservato dallo Stato e dalle sue istituzioni ai lavoratori marittimi. Un trattamento fatto di disinteresse e indifferenza, di intralci e impedimenti affastellati a profusione sulla strada di chi ha la colpa di appartenere a questo settore economico e professionale.

Una sorte amara, quella dei marittimi, che si è mostrata in tutta la sua disarmante platealità lo scorso 17 di marzo in occasione della manifestazione nazionale di protesta della categoria a Roma. Un'agitazione indetta per reclamare una risposta del ministero dei Trasporti a problematiche annose del comparto come quelle sulla formazione e sulla certificazione dei titoli professionali, sul collocamento della gente di mare e sulle inaccettabili condizioni di lavoro a cui è sottoposta la gran parte del personale del comparto. Una protesta culminata nell'apertura di un tavolo di confronto con il ministro Graziano Delrio il quale, a fronte di questioni che premono sulla carne viva di migliaia di famiglie, non ha saputo o potuto fare altro che concedere ai lavoratori nulla più e di meglio di un fiume di parole. Parole pronunciate per riconoscere l'«importanza strategica del sistema mare e nello specifico del lavoro marittimo», come se questa verità dipendesse da un avallo ministeriale. Parole pronunciate per garantire «la disponibilità del Governo ad affrontare le questioni sollevate dai sindacati», come se quest'onere non ricadesse per definizione nelle competenze di un rappresentante del popolo. Parole propositive e positive, per carità, quelle del ministro, specialmente laddove si evidenzia l'importanza strategica del sistema mare e si accoglie la richiesta del varo di un sistema informatizzato e centralizzato di collocamento. Tutt'altro che elettrizzanti invece le risposte sul tema delle condizioni di lavoro del personale marittimo, con la patata bollente scaricata sul tavolo del ministero del Lavoro.

A conti fatti, al netto dei comunicati congiunti e delle note stampa, è difficile non osservare che quella del 17 marzo è stata una manifestazione che arriva dopo decenni di sopraffazioni davanti alle quali nessuno ha mai pensato di opporre una protesta organizzata o anche solo il

barlume di una lamentela.

Una manifestazione, rivelatasi per di più null'altro che un flop nei numeri irrisori e nelle presenze insufficienti, sul quale sarebbe bene compiere una riflessione collettiva.

Un disagio che certo non può essere accollato ai marittimi presenti a Roma, ai quali va anzi il ringraziamento di tutti per avere agito ancora una volta come sempre senza nessun altro interesse che difendere la categoria.

Quanto ai risultati sortiti, è del tutto evidente che il ritardo accumulato dalle istituzioni italiane nel dare risposte ai marittimi è sconcertante e in ogni caso imperdonabile.

Un ritardo a cui si aggiunge la beffa del risultato ottenuto del tutto inadeguato alla portata delle richieste di migliaia di lavoratori che rischiano ogni giorno di perdere il titolo professionale, la qualifica e quindi il posto di lavoro. Ritardi e comportamenti quindi che hanno costretto negli anni i lavoratori a tentare di difendersi da soli e in ordine sparso, costituendo in modo spontaneo ma disordinato un gran numero di sigle, organizzazioni e associazioni che oggi agiscono in ordine sparso con l'effetto di ridurre ancor di più la portata di ogni azione di protesta. Una protesta che al contrario avrebbe bisogno come non mai del contributo di tutti, ad eccezione di chi ha assistito impassibile allo smantellamento di un comparto che era e vuol tornare ad essere l'orgoglio d'Italia.

Nicola Silenti

Profilo Fb (Destra.it)

MIT: leggete e diteci se ci capite qualcosa

ISTRUTTORIA PER LA PREDISPOSIZIONE DELLA CIRCOLARE 31 DEL 7 MARZO 2017 ED ANALISI DELLA DOCUMENTAZIONE PRODOTTA DALLE OO.SS. 1. OBBLIGATORIETA' DEL CORSO

ROMA .A seguito delle non conformità rilevate in sede di ispezione attraverso EMSA, la Commissione Europea ha costituito in mora l'Amministrazione italiana con procedura d'infrazione n. 2012/2210 asserendo che non si ha evidenza dell'istruzione e della formazione a livello dirigenziale nelle materie di cui alle sezioni A-II/2 e A-III/2 del Codice STCW. Pertanto, con il Decreto Dirigenziale a firma del Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto del 4 dicembre 2013 n° 1365 "Disciplina del corso di formazione per il conseguimento delle competenze di livello direttivo per gli ufficiali di coperta e di macchina" venivano definiti i programmi per l'acquisizione delle competenze direttive come previste dalla Regola II/2 e III/2 della Convenzione STCW nella sua versione aggiornata. La Commissione Europea riteneva soddisfacente l'emanazione del decreto sopra citato, entrato in vigore in Italia in data 14 gennaio 2014 e da tale data tutti gli ufficiali di navigazione e di macchina sono soggetti alla frequenza del corso direttivo per l'ammissione agli esami per il conseguimento della certificazione (CoC) da primo ufficiale di coperta e macchina. A tal riguardo, con la lettera circolare prot. 27597 in data 13/10/2016, la Direzione Generale del MIT stabiliva l'obbligatorietà del Corso anche per i Comandanti, Direttori di macchina e Primi ufficiali (Coperta e di Macchina) già in possesso di tali certificazioni, richiamando quanto già determinato con Circolare Titolo: Gente di Mare, Serie XIII, n.32 prot. 7403 del 28/04/2015. 2.

QUESITO RETROATTIVITA' Sulla obbligatorietà alla frequenza del corso prevista dalla D.G. (punto 1. estensione a tutti i marittimi), al fine di fare chiarezza sull'argomento il 6° Reparto formulava specifico quesito alla Commissione Europea, condiviso con la DG competente, per quanto riguarda l'ambito di applicazione degli emendamenti '95 alla Convenzione argomentando che la stessa non prevede un'applicazione retroattiva rispetto alla

data di entrata in vigore degli emendamenti stessi che hanno introdotto, nel caso di specie, la formazione per il livello direttivo. La Commissione Europea confermava la non retroattività dell'applicazione della norma specifica (frequenza del Corso direttivo prima dell'entrata in vigore degli emendamenti '95) ma affermava anche che i marittimi appartenenti ad altri Stati membri sono stati sottoposti alla formazione e certificazione in parola molti anni fa e, quindi, subiscono una concorrenza sleale rispetto ai loro colleghi italiani. Pertanto si conferma che la formazione del personale marittimo con ruoli dirigenziali avrebbe dovuto coinvolgere non tutti i marittimi ma solo coloro soggetti all'applicazione degli emendamenti '95, entrati in vigore, a livello internazionale nel 1997. L'Italia, invece, avvalendosi della regola transitoria I/15 prevista dalla Convenzione STCW/95, ha posticipato l'entrata in vigore dei citati emendamenti al 2 febbraio 2002 (vantaggio rispetto ad altri Stati membri e che abbiamo conservato nella Circolare), sicché i marittimi italiani soggetti a tale specifica formazione sono solamente quelli in possesso del titolo direttivo acquisito in data successiva al 1 febbraio 2002.

3. APPLICAZIONE Con la circolare n. 31 del 7 marzo 2017 del Comando generale - condivisa con la Direzione Generale – si è colmata, quindi, esclusivamente la mancata formazione dei marittimi che hanno conseguito l'abilitazione direttiva tra il 2 febbraio 2002 (data a partire dalla quale tutti i marittimi avrebbero dovuto conformarsi agli emendamenti STCW del '95) e l'applicazione del Decreto Dirigenziale del 4 dicembre 2013 (entrato in vigore il 14 gennaio 2014). Tale scelta – supportata dai contenuti della Convenzione STCW, nonché dal decreto legislativo del 12 maggio 2015, n. 71 che da attuazione alla direttiva 2012/35/UE che modifica la direttiva 2008/106/CE concernente i requisiti minimi di formazione della gente di mare e dal parere della Commissione – ha escluso dall'obbligatorietà della frequenza del corso direttivo tutti i Comandanti, Direttori di Macchina e Primi Ufficiali (Coperta e Macchina) certificati in data precedente al 2 febbraio 2002, come tra l'altro richiesto dalle OO.SS..

4. PERCORSO FORMATIVO ALTERNATIVO AL D.D. 4 DICEMBRE 2013 Prendendo spunto da quanto emerso durante le riunioni con le OO.SS. e recependo pienamente quanto dalle stesse proposto con il documento in data 1 febbraio 2017, con la Circolare n. 31 veniva disciplinato un percorso ad hoc che prevede: a) una forte riduzione delle ore di formazione in aula: - Coperta = da 212 ore a 60 ore, pari ad una riduzione del 71,7%; - Macchina = da 370 ore a 80 ore, pari ad una riduzione del 78,4%. b) la possibilità di accedere direttamente all'esame senza la frequenza del corso. Per quanto attiene, in particolare il punto a), premesso che la Convenzione non contempla una possibilità di on service training per le figure di livello direttivo ma lo prevede solo per gli Allievi e gli Ufficiali di Coperta e Macchina, si evidenzia che sono state comunque mantenute le ore di attività di bordo previste dal decreto del 4 dicembre 2013 e così come proposto dalle OO.SS.. Non si ritiene quindi possibile, purtroppo, aumentare le ore di attività a bordo, a discapito dell'attività d'aula/e-learning, come recentemente richiesto dalle OO.SS.. In adesione alle ulteriori richieste pervenute in sede di riunione presso il Gabinetto del Ministro in data 17.3.2017 e 23.3.2017 si ritiene, altresì, necessario precisare quanto segue:

5. VALUTAZIONE FINALE – CIRCOLARE N. 31 a) Per il percorso di formazione ad hoc (Bordo/e-learning/aula), considerato che il personale svolge un programma di formazione con evidenze oggettive di verifiche intermedie (quaderno attività di bordo, test fine moduli, partecipazione in aula) si ritiene possibile e sufficiente l'esecuzione di un test a scelta multipla in luogo dell'esame previsto dal DD 4.12.2013; b) Per quanto attiene, invece, l'opzione di accesso diretto all'esame, si ritiene che la verifica delle competenze acquisite debba essere accertata secondo le modalità di esame di cui all'articolo 3 del DD 4.12.2013 in considerazione che il candidato non ha seguito, come previsto dalla Convenzione, alcun percorso formativo specifico e pertanto l'accertamento dovrà avvenire a mezzo di un esame strutturato.

6. COMMISSIONE D'ESAME – CIRCOLARE N. 31 Per quanto attiene l'ipotesi di accentrare gli esami su Roma, dopo una attenta analisi e valutazione delle modalità organizzative e delle necessità legate all'utilizzo di personale

dedicato si ritiene più adeguato e speditivo utilizzare l'organizzazione territoriale già pronta e preparata per venire incontro alle varie richieste in tempi celeri. Inoltre, è opportuno considerare che gli esami centralizzati comporterebbero altresì un aggravio dei costi per i marittimi dovuti ai trasferimenti ed alla sistemazione logistica. Quanto sopra fermo restando la disponibilità del Comando generale – come avvenuto per l'adeguamento agli emendamenti Manila – di assistere le Capitanerie di porto in caso di necessità per integrare le commissioni di esame. 7.

ARCO TEMPORALE PER CONCLUSIONE PERCORSO FORMATIVO Premesso che il termine per la chiusura della non conformità è stato stabilito nella data del 31.12.2017, si ritiene verosimile ricevere da parte della Commissione una estensione di 6 mesi.

Roma, 24 marzo 2017 Contrammiraglio (CP)Luigi GIARDINO

IL COMMENTO

Arrampicarsi sugli specchi , interessi diversi non sempre legittimi, da quelli dei marittimi , che pagano le tasse ed i contributi per miliardi di euro , questa era l'aria che si respirava nella riunione tra le massime cariche del MIT e le Organizzazioni Sindacali.

Oggetto del contendere l'obbligo di tornare a scuola per migliaia di marittimi pagando il pizzo della formazione.

Gente che, se diamo retta al MIT , in questo preciso istante sta esercitando la professione in maniera illegale in quanto non adeguatamente qualificata eppure certificate dal Comando Generale delle Capitanerie di Porto con tanto di CoC su modello anti frode .

Caduto anche il paravento dell'Ispezione EMSA che non ha mai prescritto il corso ne' tantomeno ha chiesto che fosse retro attivo , caduta la riforma scolastica voluta dalla Gelmini e le modifiche alla convenzione STCW che sono arrivate nel 2007 e non nel 2002 come qualcuno sostiene a Roma, accertata l'incostituzionalità' di chiedere a qualcuno di essere obbligato a fare un corso in maniera retroattiva, adesso si parla di italiani che fanno concorrenza sleale ai colleghi EU , ai quali per ottenere le stesse competenze sono sufficienti 3 anni di college e due di navigazione!!

Parola d'ordine abbandonare la nave , si salvi chi può , anche perche' le denunce penali ed i ricorsi si stanno moltiplicando sul territorio nazionale , povero quel Cretino che restera' con il cerino in mano a dover spiegare al Ministro ed alla Magistratura l'iter normativo di questo corso direttivo , nato dopo la chiusura di una procedura di infrazione del 2012 , nel dicembre 2013 il decreto che istituisce il corso direttivo , modificato dopo pochi mesi solo per coloro che accedevano al COC dopo il 2014 , per poi essere esteso a tutti gli ufficiali e comandanti nel 2015 quando qualcuno si e' reso conto che poteva essere una vera miniera d'oro , per poi essere nuovamente modificato dopo due manifestazioni dei marittimi a Roma .

Un vero esempio di schizofrenia normativa , bipolarismo e totale menefreghismo delle vite dei marittimi italiani.

Questa volta sembra che la misura sia talmente colma che si rischi addirittura lo sciopero nazionale , questa volta le chiacchiere stanno a zero .

Non ci accontenteremo di nulla che non sia il ripristino della circolare 28 del 2014 che rendeva il corso obbligatorio solo per chi dovesse ottenere il COC dopo il 2014 . Del resto sarebbe impensabile una norma retroattiva.

Nicola Silenti

Il tormento del giovane allievo fuori dalle élite accademiche

Caro Decio, con tristezza ed anche un po' di irritazione ti scrivo a proposito di quanto occorso (DL News 12) a quell'allievo Uff.le italiano imbarcato su di una nave di bandiera estera ove l'equipaggio è costituito quasi tutto da croati, bulgari e rumeni e tutti gli Uff.li sono laureati. Gli stessi non vedono di buon occhio l'allievo italiano che, dopo 12 mesi, potrà dare i relativi esami e diventare un Uff.le e intraprendere la carriera. Questo ci racconta la nostra lettrice e scrittrice Gianna Camalich che spesso con arguzia e dovizia di particolari interviene sul tuo D.L.News. All'inizio del mio scritto, caro Decio, ho parlato di una certa mia irritazione in quanto, come italiano, mi immedesimo nel nostro allievo Uff.le. e di quello che subisce. Lungi da me caro Decio farne una discriminazione nei confronti di croati, bulgari e rumeni, ma non ci troviamo di fronte a marinerie di tradizione eccelsa come potrebbe essere quella del Regno Unito, degli States, della Russia o di altre marinerie da tempo internazionalmente conosciute, ma di fronte a nazioni da poco entrate nella Unione Europea..., ma che comunque hanno già acquistato una mentalità ben più avanzata in fatto di percorsi professionali uniformi a quelli del resto d'Europa e del mondo. Da quanto tempo, caro Decio, sosteniamo, ed abbiamo sempre sostenuto, quello che gli altri paesi hanno, da tempo, affrontato e risolto? Senz'altro qualcuno potrà, o può, sostenere, la nostra ripetitività nell'aver sempre sostenuto la necessità di una laurea di primo livello – 3 anni – per coloro che escono dall'Istituto Nautico, ma possiamo immaginare come si possa sentire il nostro allievo Uff.le italiano su quella nave di bandiera estera di cui ci parla l'amica Gianna Camalich, alla quale auguro che qualche lettore di D.L.News risponda in merito. Certo il Ministero della Marina Mercantile, se ci fosse, prenderebbe in carico tutte queste istanze insieme ad altri dicasteri.

Ugo Doderò

NAVIGAZIONE E CULTURA

Baruffe tra cartografi nell'era dei satelliti / La bufala di Mercatore?

Boston (USA) – Ben 125 scuole di Boston negli States hanno posto affianco alla vecchia e cara cartina geografica attaccata alle pareti, quella costruita sulla base della proiezione di Mercatore, una nuova cartina dove i continenti hanno dimensioni e posizioni decisamente diverse dalla prima è la cartina basata sulla proiezione di Arno Peters.

La cartina di Peters è da vari anni sponsorizzata dall'ONU, dall'UNICEF Italia e Caritas Italia, la stessa è fortemente diffusa nelle scuole inglesi e ora si sta diffondendo anche in quelle americane.

Le differenze tra le due carte sono notevoli: nella carta di Mercatore, che è tra le due la più semplice da usare ai fini della navigazione, il cambio dell'ora per convenzione internazionale passa da Greenwich in Inghilterra, mentre Peters ha dimostrato che avrebbe più senso che tale linea passasse da Firenze, in Italia.

Nella carta di Peters la Germania non è più al centro dell'Europa, ma spostata un po' verso nord, la Groenlandia non è più grande come l'Africa, ma riprende le sue proporzioni reali, ovvero, 14 volte più piccola del continente nero.

La proiezione di Mercatore, che risale al 1500, tiene conto degli interessi dei mercanti del tempo che volevano che alcuni difetti del globo fossero "corretti".

Da quando Peters, che tra parentesi non era un geografo, ma uno storico, nel 1973 redasse la

sua carta partendo dagli studi del sacerdote scozzese James Gall nel 1885 che aveva impostato quello che poi divenne il metodo di Peters, si è aperta una battaglia tra i geografi e Peters stesso e ora con i suoi sostenitori.

La domanda alla quale i ragionamenti di Peters sembrano portare è stata: “E’ meglio accettare la visione distorta del mondo fornitaci da Mercatore, perché comoda, o è meglio prendere coscienza che il mondo non è come lo si è dipinto sino a ora e provare a rimettere le cose a posto?”

Nell’era dei satelliti che tutto vedono e tutto tracciano la contesa tra Peters e Mercatore ha il sapore di una diffida del tempo di Galileo, con tutte le sue conseguenze. E se non fosse che sia da una parte sia dall’altra ci sono organizzazioni d’importanza planetaria che vorrebbero vedere il prevalere di un metodo sull’altro, si sarebbe portati a licenziare Peters come un visionario, tanto la proiezione di Mercatore è salda nella nostra cultura, salvo poi prender atto del fatto che qualcuno una volta era altrettanto certo che la terra fosse piatta. -

See more at:

http://www.solovela.net/4Daction/Web_paginastatica?pag=popup_news&ID=1348874&doc=si&Mercatore#sthash.TdnLeloc.dpuf

IL COMMENTO di Silvestro Sannino

Caro Decio, mi chiedi cosa penso della carta di Mercatore in relazione al titolo apparso su un sito web:”La proiezione di Mercatore una bufala durata 400 anni?!”

Per la verità, con tutta la mia buona volontà, non riesco a vedere alcun motivo plausibile sia nel titolo dell’articolo, sia nel parallelo della carta di arno Peters e quella di Mercatore. La cartografia matematica ci fornisce diversi tipi di rappresentazioni equivalenti della Terra in un piano. Le carte equivalenti conservano le aree della sfera e furono evidenziate da eminenti geometri del calibro di Euler, Lagrange, Gauss, Tissot ed altri; quindi la “carta di Peters” non rappresenta alcuna novità di rilievo. Circa il significato “politico” che si vuole associare ad essa ciascuno è libero di fantasticare come vuole. Ma dire che la carta di Mercatore è una “bufala” non solo è arbitrario e privo di senso logico ma si deve ritenere una blasfemia, una bestemmia.

Mercatore pubblicò la sua carta cilindrica isogona nel 1569 dal titolo “Nova et aucta orbis terrae descriptio ad usum navigantium emendate accomodata” (Nuova e più completa descrizione del globo terrestre, correttamente adattata all’uso della navigazione) e fornisce anche il modo di risolvere i principali problemi. Lo scopo è chiaro e la sua carta serviva a superare i limiti della carta piana quadrata in cui gli errori diventavano sempre più sensibili alle latitudini medie e alte. Mercatore non fornì il criterio di distribuzione dei paralleli sulla sua carta; disse che lo avrebbe fatto, Dio volente, ma non fece a tempo. La carta non si diffuse subito. I primi ad adottarla in mare furono i piloti di Dieppe nel 1630, secondo il P. Fournier, mentre la legge di distribuzione dei paralleli fu data da Simpson solo nel 1668 appena dopo che era stato inventato il calcolo infinitesimale da Newton e da Leibnitz. Sul piano scientifico la carta di Mercatore, assieme alla teoria eliocentrica di Copernico, rappresenta il definitivo superamento della geografia e della cosmografia di Tolomeo. Eppure ancora a metà del XVIII secolo, nella patria di Mercatore, i naviganti della Compagnia delle Indie Orientali Olandese (V.O.C.) usavano ancora le antiche carte piano quadrate! Ma proprio in quegli anni magici, con l’introduzione del sestante ottico, del cronometro e del Nautical Almanac, la navigazione divenne assai più precisa e la carta di Mercatore o carta ridotta si impose in maniera totale e definitiva. Essa risultava isogona e quindi era priva di errori angolari; inoltre rappresentava le lossodromie con linee rette rendendo agevole il tracciamento delle rotte, riuscendo così molto utile ai naviganti.

Il fatto che la carta di Mercatore dilata le distanze e le superfici al crescere della latitudine è

una conseguenza inevitabile della proprietà delle superfici a doppia curvatura, quali la sfera e l'ellissoide, di non poter essere rappresentate in un piano senza alcun tipo di deformazione: di angoli, lineari o di distanze, di superfici. La proprietà fu dimostrata dal grande matematico K.F.Gauss. Mercatore ideò la sua carta ad usum navigantium e non per altri scopi e quindi il problema iniziale non si pone!

Anniversari

Il radar italiano e la battaglia di Capo Matapan

Nella mia nota sull'Andrea Doria citai, tra l'altro, il Prof. Gaetano Latmiral a proposito della teoria della comunicazione di Claude Shannon applicata al radar. Latmiral era uno di quei pochi giovani scienziati che furono chiamati a collaborare con Ugo Tiberio e Nello Carrara per realizzare un sistema radio telemetrico dopo la triste notte della battaglia di Capo Matapan (28/29 marzo 1941) in cui furono affondati dagli inglesi tre incrociatori e due cacciatorpedinieri italiani. Latmiral era ufficiale dell'esercito italiano e operò in Sicilia realizzando sistemi di contromisure elettroniche per accecare i radar degli aerei nemici. Si trovava a Berlino per una visita di lavoro quando venne firmato l'armistizio il 8 settembre 1943 e così, senza saperlo si trovò ad essere considerato nemico e rinchiuso nel carcere di Tegel. Qui conobbe il teologo Dietrich Bonhoeffer che incise molto sulla sua formazione spirituale. Il teologo venne condannato a morte e Latmiral in seguito riuscì a fuggire dal carcere in modo avventuroso. Tornato in Italia dopo varie esperienze scientifiche approdò nel 1955 alla cattedra di Teoria e Tecnica delle Onde Elettromagnetiche presso l'Istituto Universitario Navale succedendo al Prof. Nello Carrara. Dopo la collisione dell'Andrea Doria affrontò il problema dell'impiego del radar in navigazione con la collaborazione del Prof. Antonino Sposito, allora assistente ordinario del Prof. Giuseppe Simeon che era anche rettore del Navale. Gli studi erano stati ben impostati e promettevano esiti positivi e interessanti quando per uno di quegli eventi di difficile decifrazione fu posto una specie di veto a Sposito di continuare a interessarsi del radar. Latmiral si dedicò ai suoi temi preferiti e la sua opera generò una scuola di elettromagnetismo, di cui elemento di spicco divenne il Prof. Giorgio Franceschetti, che si guadagnò prestigio e stima anche fuori dell'Italia ed in particolare negli Stati Uniti. E così gli studi accademici sull'impiego del radar naufragarono su qualche scoglio sommerso della scarsa propensione italica a superare le posizioni spesso troppo personali. Con il Prof. Latmiral ed il Prof. Enrico Paolini, un altro dei giovani chiamati in aiuto a Ugo Tiberio, preparai la tesi di laurea su un tipo di radar a compressione di impulsi modulati in frequenza.

Per tornare alla battaglia di Capo Matapan, di cui in questi giorni ricorre il triste anniversario, bisogna osservare che su di essa è stato detto tutto o quasi e spesso con aspre polemiche. Internet è inondata di episodi e commenti relativi: i rapporti tra supermarina e superaviazione; le scelte politiche spesso in dissonanza con i pareri tecnici di scienziati e militari; gli atteggiamenti ed i venti culturali che aleggiavano in quel tempo etc. etc. Talvolta mi chiedo e non trovo risposta: cosa si prefiggeva la squadra navale italiana con quella "uscita" in grande stile nei mari della Grecia? Perché quell'ordine dell'ammiraglio Iachino a Cattaneo di andare con tutta la sua squadra in soccorso del Pola immobilizzato mandandolo diritto nelle fauci dei cannoni delle corazzate inglesi appoggiate dagli aerosiluranti e guidate da radar abbastanza efficaci oltre ad essere esercitate alle battaglie notturne? Non sono domande cavillose; oltre 2300 morti e numerosi prigionieri trovarono quella notte un destino atroce pensando che stavano svolgendo un servizio per la Patria, come testimonia il messaggio affidato a quella bottiglietta poi ritrovata sulle coste sarde.

Silvestro Sannino

Gente di bordo al Museo Marinaro di Camogli

Il Professor Luca Lo Basso, docente di storia moderna all'Università degli Studi di Genova, direttore del Laboratorio di Storia Marittima e Navale (NavLab), ha presentato la sua recente opera "Gente di Bordo – La vita quotidiana dei marittimi genovesi nel XVIII secolo" sabato 1° aprile 2017, presso il Civico Museo Marinaro "Gio Bono Ferrari", con il patrocinio dell'Amministrazione Comunale – settore cultura, turismo, sport – e l'introduzione dell'Avvocato G.B. Roberto Figari.

Il Professor Lo Basso tratterà, in particolare, gli aspetti sociali ed economici del lavoro e del mondo marittimo del Mediterraneo, dal medio evo all'età moderna.

Autore di numerose monografie, in questo volume ha descritto la vita di un marinaio del XVIII secolo, i suoi problemi a bordo e anche a terra, avvalendosi dei documenti prodotti dall'istituzione della Repubblica di Genova: il Magistrato dei Conservatori del Mare.

Nel volume si fa naturalmente riferimento a un'ampia documentazione rilasciata da analoghe istituzioni presenti nei più importanti porti del Mediterraneo, da Malta a Marsiglia, attraverso i maggiori porti della penisola. La vita del marinaio, dal mozzo al capitano, viene analizzata attraverso processi, sentenze, atti notarili, liti, contratti riportati in maniera integrale, legati tra loro con sapiente capacità espositiva che rendono la lettura piacevole e intrigante.

Leggendo con attenzione questo saggio e pensando alla vita dei nostri marinai del XIX secolo, a noi ben nota attraverso giornali nautici, lettere e documenti originali conservati nel nostro Museo, fino ai nostri giorni, si comprende quanto sia cambiato il modo di navigare, passando dal remo e dalla vela alla propulsione meccanica più avanzata e al GPS.

Poco invece è mutato nell'essenza del marinaio, perché il mare continua a essere immensamente grande e l'uomo di mare infinitamente piccolo, pur con lo stesso coraggio e la stessa volontà, tenacia e intelligenza.

(Nota del comandante Bruno Sacella , direttore Museo)

ECONOMIA

BANCHE, FINANZA E ARMAMENTO

Pubblichiamo integrale l'articolo del giornalista Nicola Capuzzo dal suo Shipping Italy perchè si presta a diverse considerazioni con i default di grandi compagnie , l'intervento di banche e in qualche caso dello Stato, una " navigazione " quella dello shipping con varie articolazioni finanziarie, commerciali e tipologiche. Quando misi piede per la prima volta come allievo a bordo di una petroliera di bandiera estera, mi colpì una targa dietro alla timoneria che recava ben visibile il mortgage della nave con chi e dove, cioè l'ipoteca di una banca. Quindi nessuna meraviglia se la presenza delle banche sia aumentata con la crisi nella catena dello shipping (che comprende come si sa anche servizi, fornitori, logistica ecc.) e che si sia perfezionato il sistema della parte finanziaria delle banche . Scriveva un manager bancario nel 2009 , crisi mondiale iniziata, < Fino a non molto tempo fa, le banche finanziavano il prestito che concedevano e lo gestivano per tutta la durata della sua vita. Oggi invece le banche non finanziano più il credito , ma lo generano ab origine... > Il discorso ovviamente era lungo e comprendeva l'esame degli investimenti finanziari in quel periodo, gli errori della politica

americana, i vantaggi delle alchimie finanziarie – volano delle crescite dei mercati - esaminando tutti gli aspetti della finanziarizzazione del sistema creditizio, affinati col tempo per evitare crac nell'industria marittima.

Ricordo che al Propeller Club (vent'anni fa) organizzai proprio un convegno per le banche che allora, per la maggior parte non conoscevano il mondo dei noli e delle tipologie navali. Capuzzo ,Shipping Italy, con il suo stile aperto e solare nel pubblicare temi attuali e porsi delle domande desidera ampliare il dibattito . Andate a visitarlo e scrivetegli.

Ho chiesto a Tobia Costagliola , insistendo sulla naturale ritrosia di questo gentiluomo che è stato manager di grandi compagnie, e che ci onora della sua amicizia e collaborazione , di esprimere la sua opinione che ovviamente riflette oltre alla sua esperienza, la sua convinta posizione del ruolo dell'imprenditore marittimo. (DL)

LA CONCORRENZA PERFETTA di Nicola Capuzzo

Chi, come me, all'Università ha studiato sui libri di economia che quello dei trasporti marittimi è un mercato che si avvicina molto alla concorrenza perfetta sarà rimasto deluso nel vedere che in realtà domanda e offerta sono sempre condizionate da una miriade di fattori controllati da soggetti terzi. Molto spesso dalla mano pubblica.

Sono andato a rileggermi qualche passaggio del libro “Bulk shipping” (autori Antonio Gozzi e Roberta Scarsi) dove è scritto:

“Il mercato del bulk shipping è uno degli esempi più rappresentativi di concorrenza perfetta. In concorrenza perfetta i prezzi riflettono tutte le informazioni disponibili in un determinato momento e si aggiustano automaticamente nel momento in cui giungono nuove informazioni. Le uniche fonti di vantaggio competitivo sui mercati perfettamente efficienti sono rappresentate dai diversi livelli di rischio sopportati dai diversi soggetti e da fattori puramente casuali. Il mercato del bulk shipping si avvicina molto a questo modello e ciò è determinante soprattutto per quanto riguarda le decisioni di tipo operativo: le rate di nolo sono il risultato degli aggiustamenti automatici del mercato e gli operatori sono sostanzialmente price taker“.

Fin qui la teoria, mentre la pratica degli ultimi anni insegna che in realtà esistono fattori esogeni in grado di influenzare profondamente domanda e offerta di trasporto marittimo in particolare nel business del trasporto via mare di container, ma non solo.

Ne ha parlato recentemente Gian Enzo Duci, imprenditore nel settore marittimo oltre che docente del corso universitario “Teoria e pratica dell'attività dell'agente marittimo raccomandatario, del broker e dello spedizioniere”, in occasione della presentazione dell'ultimo libro scritto dal Prof. Sergio Bologna.

“Nei container non stiamo parlando più di un mercato libero” ha detto Duci, spiegando che “molte decisioni non vengono prese dagli operatori ma da entità terze”. Un esempio citato da Duci è stato il fallimento della compagnia di navigazione Hanjin, cui il Governo sudcoreano lo scorso agosto ha deciso dalla sera alla mattina di staccare la spina causando un effetto a catena sulla catena logistica mondiale delle merci.

La Cina, diversamente, ha preferito limitare i danni finanziari accorpando i suoi due global carrier nazionali Cosco e China Shipping, mentre la taiwanese Yang Ming è stata recentemente salvata con una robusta ricapitalizzazione dal Governo di Taipei. Anni fa anche la francese CMA CGM era stata supportata dallo Stato francese giusto, a dimostrazione che anche la liberista Europa abbia anch'essa influenzato le dinamiche del mercato dello shipping in passato.

Lo stesso si può dire per il bulk shipping con riferimento al ruolo ad esempio del sistema finanziario. In un momento storico contraddistinto dal ricorso da parte di molte società

armatoriali alla ristrutturazione delle rispettive esposizioni finanziarie con le banche merita rilevare come ci siano istituti di credito inflessibili che talvolta impongono il rientro del finanziamento anche attraverso la vendita forzata degli asset (vedi alcune banche italiane nei confronti di armatori italiani), mentre altri acconsentono a dilazionare pagamenti, riscadenziare i rimborsi dei debiti e sospendere il pagamento di rate di finanziamenti contribuendo a far sopravvivere imprese e quindi mantenere navi attive sul mercato. Ovviamente il modo d'agire di alcuni primari istituti stranieri (o nazionali) è a sua volta condizionato dalla politica economica ed estera del singolo Stato cui fa capo il finanziatore.

Tutto ciò per dire che la politica ancora oggi entra eccome nel libero mercato del trasporto marittimo condizionando soprattutto l'offerta di stiva. La concorrenza perfetta è certamente un modello applicabile limitatamente alla formazione del nolo (domanda e offerta di trasporto), ma il contesto di mercato internazionale è tutt'altro che incondizionato. Con buona pace di chi insegna che lo shipping "è uno degli esempi più rappresentativi di concorrenza perfetta". In teoria è vero, in pratica no. Cari studenti di oggi #sapevatelo!

Nicola Capuzzo

Per quanto riguarda l'articolo di Nicola Capuzzo io non confonderei il traffico Bulk con il trasporto containers. Come già affermato altre volte nel corso dei nostri dibattiti, il settore containers non può essere paragonabile, a tutti gli effetti, con gli altri settori di trasporto marittimo, in quanto rappresenta solo un aspetto parziale del trasporto intermodale e quindi è soggetto a logiche finanziarie, operative e commerciali di diversa natura e con differenti implicazioni.

E' evidente, comunque, che entrambi i settori non possono non essere influenzati (negativamente) con riduzione della capacità di concorrenza perfetta, quando subentrano elementi di condizionamento dovuto a indebitamento e incapacità di rientro degli investimenti o intrusione di "soggetti estranei".

Nella migliore delle ipotesi, cioè quando si riesce ad ottenere la ristrutturazione del debito, le capacità di autodeterminazione anche nei confronti del mercato sono sensibilmente ridotte o frustrate. La banca o la struttura equivalente (nuovo finanziatore) sarà una inevitabile "palla al piede" che, ripeto, inevitabilmente, condizionerà la libera imprenditorialità (e le naturali iniziative) dell'armatore tradizionale.

E' un discorso lungo e articolato. Il settore bulk si trova sempre nelle condizioni più vicine alla teoria soltanto quando non c'è di mezzo un indebitamento sproporzionato alle capacità produttive. Io ritengo che la "teoria" sia giusta purchè riferita a situazioni "normali" e non influenzate o condizionate da fattori che spingono al facile indebitamento basato su errate o comunque avventate prospettive economiche.

La "teoria" di cui parlo è quella legata agli oculati investimenti che presuppongono percorsi da fare "con i piedi di piombo". Sono convinto che la "teoria" è sempre valida per uno shipping non "profanato" da giocatori d'azzardo ed i cui operatori siano in grado "con le proprie forze" ad affrontare tutti i rischi dello shipping e del mercato e a garantire l'eventuale finanziatore in caso di default senza creare alcun presupposto o rischio da compromettere "l'ownership".

Si parla oggi di grosse operazioni che sono il fiore all'occhiello di Banche e vari istituti Finanziari o enti simili appositamente creati per la ristrutturazione del debito armatoriale (salvataggio di aziende).

Io credo che non si faccia "nulla" per "niente". Non si può pensare che una ristrutturazione lasci tutti i parametri tradizionale immutati: quote di proprietà, tempi del rientro, revisione delle condizioni non esclusa la cessione "del bene". Quanti armatori che hanno evitato il

fallimento con una intelligente ristrutturazione sono rimasti nel medio termine (non lungo termine) proprietari delle loro navi?... Basterebbe vedere i recenti casi di gruppi italiani che per le scorse decadi erano considerati "rampanti" e venivano indicati dalla stampa specializzata come "esempio" di "vera imprenditorialità" lungimiranza, aggressività, dinamismo, ecc..... Nella migliore delle ipotesi, evitando il fallimento, sono rimasti semplicemente i "gestori" delle navi che una volta erano di loro proprietà a tutti gli effetti...

Va anche detto che la ristrutturazione, oltre a ripartire il debito in un periodo più lungo in cui si dà più spazio anche alla speranza di una miracolosa ripresa del mercato, oltre alla limitazione delle prerogative dell'imprenditore, spesso induce anche alla ricerca di nuovi e facili capitali ritornando ad una ulteriore situazione di indebitamento. E' come nel gioco dell'oca... Sembra un paradosso, ma oggi spesso chi è in grado di ristrutturare il debito "offre" su un piatto facilmente "appetibile" anche l'accesso a "capitali freschi". Per questo ci sono in giro tanti specialisti, in gamba !

Purtroppo si continua a chiamare shipping ciò che non lo è più. Dove sono più gli armatori ben individuabili in persone fisiche come una volta? Chi sono gli interlocutori? Funzionari o dirigenti che dopo un paio d'anni scompaiono e vengono sostituiti da nuovi "sconosciuti".

Dietro c'è una "company" individuabile solo da bilanci o presentazioni autoreferenziali...

Dove sono, in Italia gli armatori di una volta? Gruppi armatoriali che si individuano con una sola persona o gruppi di persone visibilmente e concretamente coinvolte nell'attività armatoriale tradizionale si possono contare sulle dita di una mano, forse due...

Indubbiamente, alla luce delle varie esperienze sia nazionali che straniere, lo squilibrato rapporto tra domanda e offerta è stato spesso causato dagli interventi statali dietro i quali c'era quasi sempre lo zampino del privato...

Sarei comunque dell'idea di non "smontare" la "teoria": non liquidiamola soltanto alla luce delle attuali degenerazioni che sembrano divenute normalità !...

E' evidente che detta "teoria" è relativa ad un trasporto marittimo legato ad un mercato libero che si autogestisce e autoregola attraverso il rapporto domanda/offerta, ma non è applicabile ad un mercato in cui intervengono elementi e attori terzi completamente estranei che, purtroppo, arrecano solo danni....

Quanto detto, a spanne, potrebbe essere rappresentato e dimostrato in numeri e grafici considerando: consistenza flotta mondiale, valore delle navi, mutui gravanti sulle stesse, quote di proprietà dei banche o altre istituzioni finanziarie, flussi di carico per origine e destinazione, disponibilità di stiva, e ciò che viene definito "supply and demand", mercato dei noli, ecc Numeri e grafici purtroppo non sono il mio forte....

Le mie conclusioni in attesa di tempi migliori :

La Finanza è ormai subentrata dappertutto e non solo a mare... Io, che sono un nostalgico e tradizionalista, posso solo auspicare un graduale ridimensionamento dello shipping, al punto di essere finanziariamente autosufficiente, in modo da ridurre l'influenza della "Finanza" e poter, finalmente, dire : Via la "Finanza" dallo shipping ! Restituiamo lo shipping agli armatori!

Sarà mai possibile? Mai dire mai!...Qualcuno potrebbe, tuttavia, obiettare che la "Finanza" sta salvando l'armamento (con le "ristrutturazioni"). Ma non sta forse salvando anche "se stessa" dalle tradizionali, pericolose procedure fallimentari?...

Nonostante le ricorrenti crisi economiche, la flotta mondiale ed i traffici marittimi seguono una progressiva e costante crescita. Questa constatazione ha però generato, troppo spesso, ottimistiche corse verso nuove costruzioni che ha creato e continua a creare un eccesso di stiva rispetto alla crescita effettiva del traffico. La capacità e la volontà di "regolare" e "controllare" questa crescita eccessiva potrebbe contribuire a quel ridimensionamento da me auspicato e comporterebbe, gradualmente, una riduzione dei "traumi" di natura

finanziaria.

Sarebbe un primo passo verso il ritorno ad uno shipping più equilibrato e vicino alla citata "teoria".

Sara mai possibile o resta solo una ennesima utopia ?

Tobia Costagliola

INNI NAZIONALI

Rubrica a cura di Ugo Dodero

HYMNO NACIONAL DE VENEZUELA

Coro

Gloria al bravo pueblo
que el yugo lanzó,
la ley respetando,
la virtud y honor.

(I)

¡Abajo cadenas!
gritaba el señor,
y el pobre en su choza
libertad pidió.
A este santo nombre
tembló de pavor
el vil egoísmo
que otra vez triunfó.

(II)

Gritemos con brío:
¡Muera la opresión!
Compatriotas fieles,
la fuerza es la unión;
y desde el Empíreo
el Supremo Autor
un sublime aliento
al pueblo infundió.

(III)

Unida con lazos
que el cielo formó,

la América toda
existe en Nación;
y si el despotismo
levanta la voz,
seguid el ejemplo
que Caracas dio.

INNO NAZIONALE DEL VENEZUELA

(Traduzione in Italiano)

Coro

Gloria al coraggioso popolo
che dal giogo si liberò
la legge rispettando
la virtù e l'onore

Prima strofa

Abbasso le catene
gridava il Signore
e il povero nella sua capanna
libertà chiese.
A questo santo nome
tremò di paura
il vile egoismo
che altra volta trionf

Seconda strofa

Gridiamo con forza
Muoia l'oppressione!
Compatrioti fedeli
la forza è l'unione
e dall'Empireo -decimo cielo
il Supremo Creatore
una suprema valentia
al popolo infuse.

Terza strofa

Unita con vincoli
che il cielo formò
l'America intera
esiste come Nazione
e se il dispotismo
alza la voce
seguite l'esempio
che Caracas diede.

Traduzione in italiano di Ugo Dodero

LE NOTE DI CARLA MANGINI

PHILIPPE MASSON, capo del servizio ricerche storiche della Marina di Francia (Da "Le grand livre de la mer"aa vv, edito in Italia da Vallardi)

"Il caffè e lo zucchero sono necessari come il pane"

"Le attività mercantili e marittime contribuirono alla prosperità di Londra, di Amsterdam, di Lisbona. In Francia, per la stessa ragione, la fascia costiera da Le Havre attraverso Saint Malo, Lorient, Nantes, fino alla Rochelle e a Bordeaux era la più prospera del regno. Otto grandi città su dodici erano sul mare....I prodotti d'oltre Oceano erano considerati di lusso, ma il loro consumo aumentava perchè era migliorato il tenore di vita, sia delle classi dirigenti e agiate, sia della popolazione urbana... Il tabacco, il cacao, il caffè e lo zucchero diventarono di uso corrente non solo presso le classi nobili o borghesi, ma anche negli ambienti dei ceti medio bassi. Le prime botteghe del caffè si aprirono nel 1640 circa quando i cosiddetti chicchi arabi sbarcarono a Marsiglia. Nel 1696 sul Mercure Galant si poteva leggere: "Si ha per il caffè la stessa cura che per il grano; si teme che venga a mancare come il pane. Quando per qualche ragione scarseggia e diventa più caro, la scarsità e l'aumento del caffè addolora il pubblico. Era accaduto effettivamente che alla fine del XVIII° secolo tutte le classe sociali, ad esclusione dei contadini, avevano preso l'abitudine di usare quella bevanda stimolante. All'inizio della rivoluzione francese il rincaro della zucchero e del caffè, a causa della rivolta dei Negri di Santo Domingo, provocò nuovo malcontento nella popolazione parigina, specialmente nel rione di "Dames de la Halle" i cui abitanti erano abituati a prendere al mattino una tazza di caffè molto zuccherata che spesso faceva loro da cibo fino alla sera... Così l'abbondanza o la scarsità del caffè diventò un fattore politico, anche perchè questo prodotto nuovo era l'artefice della giovialità e della socializzazione dei frequentatori delle botteghe del caffè, delle accademie, delle sale di lettura. Non solo, ma proprio nelle botteghe del caffè, apparvero i primi giornali che difendevano le nuove idee..."

FINE