
SIAT , cinquant'anni di TERRAMARECIELO , una storia da raccontare 1967/2017

DL NEWS é ospitato nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata, storico dell'arte ed esperto antiquario e archivista al [www.facebook.com/briata stefano](http://www.facebook.com/briata.stefano) e facebook.com/dlnews2008/ .

Forse non tutti sanno che a Nervi...

“Forse non tutti sanno che a Nervi...” è il titolo di una mostra sulle curiosità, suggestioni e ricordi di Nervi, delegazione a levante di Genova, che si tiene alla Biblioteca Brocchi dal 12 maggio curata da autorevoli cittadini con interventi importanti e tante immagini e testimonianze. All'inaugurazione canterà Renzo Cantatore, anima del Castello del Porticciolo. No, non si tratta del mio paese, Nervi, che dipende dal Municipio Levante , una amministrazione sconfinata che comprende diversi quartieri limitrofi compreso S.Ilario; ne parlo , perchè , essendo di indole polemica, avrei preferito che la mostra mettesse in luce come Nervi è adesso, dopo 40 anni di amministrazione di sinistra. Turismo, storia e bellezze naturali uniche devastate dall'incuria, indifferenza, un'impronta nel cuore della popolazione che è avvilita , e non reagisce più. Anche se è nato Il Nerviese un giornale online, e qualche nerviese denuncia sui giornali locali la situazione di questo pezzo di città addormentata con gente che mostra la propria sconfitta. Ma, come una idrovora, le gabelle prosciugano le tasche dei nerviesi..., senza dare niente in cambio. (DL)

LA TORRE è un giornale settimanale che vanta più di un secolo di vita e dà voce e coscienza civica ai cittadini della città del corallo Torre Del Greco. Pubblica argomenti di politica senza schierarsi , denuncia ingiustizie e mancanze nel tessuto amministrativo e sociale, riempie le pagine di cronaca ed è ricco di rubriche di vario genere compresa tanta cultura e storia . Un organo di stampa che non ha mai tradito la sua missione di informazione a tutto campo in una realtà dove la società civile è circondata dall'odore della camorra.

Mi ricorda ProcidaOggi, un giornale di cronaca, di lotta e di cultura dell'isola più importante del Golfo di Napoli , patria incontestabile del diritto e della marineria, diretto da Domenico Ambrosino. Mettetela come volete , ma quando mi arriva un giornale cartaceo, sento autorevolezza e profondità; le pubblicazioni online sono immediate, ma ci si stanca e dimentica presto, salvo stampare qualcosa, nella grafica del display distratta e dispersiva. (DL)

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

CHI E' CHE AZZOPPA LA NOSTRA BANDIERA?

di Decio Lucano

Onorato, Bottiglieri, Duci Federagenti, Confitarma, la stampella Delrio, la direzione dei trasporti... una compagnia di giro alla ricerca di un ormeggio sicuro per lo shipping

Vincenzo Onorato e Giuseppe Bottiglieri fuori dalla Confitarma, Duci Federagenti denuncia le lacune del MIT, il molo Italia in preda alle mareggiate ...burocratiche

Ma che sta succedendo nello Shipping italiano? Vincenzo Onorato patron di Moby compera come ultimo atto di una sua campagna politico sociale, una pagina del Corriere della Sera dove per l'ennesima volta si erge a paladino della italianità degli equipaggi della flotta italiana in quanto i suoi 5000 marittimi imbarcati sulle sue navi traghetto sono nostrani, insomma un patriota. Poi Giuseppe Bottiglieri, presidente di Giuseppe Bottiglieri Shipping, (tutti e due armatori sono usciti da Confitarma) in una intervista di Angelo Scorza, direttore di Ship2Shore del 2 maggio), da cui abbiamo tratto alcuni passi significativi, dichiara:

“Un esempio pratico di come la nostra attività sia impastata e penalizzata dalla burocrazia? - si chiede Giuseppe Bottiglieri - Ogni volta che siamo costretti a mandare dall’Italia – perché la legge ci impedisce di avvalerci di loro omologhi corrispondenti in loco - dei tecnici della Capitaneria di Porto e quelli del RINA per ispezioni periodiche propedeutiche a rilasciare i certificati di classe ecc., ‘saltano’ almeno 10mila euro a partire dai conti salati da pagare per la loro ospitalità tra voli in business class e soggiorni in hotel di livello. E le nostre unità che viaggiano in quasi tutti i continenti costringono a lunghe trasferte. Mi chiedo perché sia vietato farlo fare ad un operatore locale? All’estero – e basta restare in Europa - lo fanno tranquillamente, dunque il trattamento differente si trasforma in un costo addizionale e diventa un fattore di unfair competition che azzoppa la nostra bandiera. Noi abbiamo tutte e quindici le navi di proprietà col registro internazionale di classificazione, che da quando è stato istituito nel 1998 ha portato indubbiamente alcuni grandi vantaggi, permettendo di riallineare certi costi operativi a quelli dei diretti concorrenti occidentali. Ma ancora non basta per avere un level playing ground come sarebbe necessario.

Le scadenze che sono gabelle per l'armamento

Quando ero in Confitarma, da Presidente della Commissione di gestione tecnica, avevo auspicato di introdurre norme intelligenti come questa; ma mi trovai contro molti ostacoli. Si era proposto agli enti di classifica di potere nominare corrispondenti all’estero cui far fare queste ispezioni, come già accade per le bandiere straniere, ma senza ottenere riscontri. C’è poi l’altra gabella dell’ISPS, la visita ispettiva del radiotelegrafico, per non parlare di quanto stabilito a livello internazionale a favore dei marittimi in base alla nuova MLC, poi ci sarà la Ballast Water Treatment e le zone ECAS per la limitazione delle emissioni. Alla fine, sommate nave per nave e considerato che vanno fatte ogni 1 o 2 anni, diventano esborsi significativi” lamenta Bottiglieri,

che si mostra deluso da entrambe le istituzioni in ambito pubblico e privato cui l'impresa di navigazione deve fare riferimento.

Non ho nessuna intenzione di rientrare in Confitarma

“Mi dite che l'attuale ministro dei trasporti è più sensibile e proattivo di quelli del passato? Non mi interessa, non ci provo neanche più. È compito precipuo di Confitarma dialogare col Governo per difendere la categoria (dunque una sorta di messaggio inviato al prossimo presidente, ndr) io sono uscito dalla Confederazione tre anni fa, sotto la presidenza di Paolo d'Amico, e non ho nessuna intenzione di rientrarvi, neanche se putacaso qualcuno mi proponesse per un incarico al vertice” (afferma l'armatore, che non si sbottona assolutamente a indicare il candidato ideale a prendere il posto di Manuel Grimaldi). *“Onestamente non vedo nessuno capace di ricoprire un ruolo davvero molto delicato in questo momento difficile per lo shipping, non saprei davvero chi dire, probabilmente manca ora la figura adatta, dotata del carisma; va bene anche un giovane, ma che abbia la minima esperienza e il calibro necessario”*.

La stampella Delrio

Ed Enzo Duci, presidente di Federagenti, su Avvisatore Marittimo di Napoli sulla la riforma dei porti rincara la dose : “... ancora non sono state rinnovate tutte le autorità portuali, per non parlare della costituzione dei tavoli di partenariato , ma il limite è che il settore oggi è ancora troppo dipendente dalla stampella Delrio. Manca un tavolo nazionale di coordinamento e una dote finanziaria adeguata dei dipartimenti ministeriali che si occupano di mare. Tutti sintomi evidenti di una gestione ministeriale dei porti. Dopo anni abbiamo un ottimo ministro, però oggi il sistema dipende troppo dalla sua presenza... le risorse date all'unica direzione dei trasporti che si occupa del mare non sono adeguate alla mole di lavoro.

COMMENTO. Due dirigenti e qualche funzionario del MIT non sono in grado di seguire tutta la materia dello Shipping e dei porti in una fase mondiale difficile. Nessuno che dica che i tempi sono cambiati, gli equipaggi italiani nln mancano, ma evidentemente sotto bandiera italiana , registro internazionale, al lungo corso sono in minoranza, un quarto degli imbarcati è italiano. Questo cambiamento , assente un Ministero della marina mercantile, non può essere seguito da qualche funzionario ministeriale, bisogna far rispettare la normativa del Registro internazionale e della Tonnage tax. Non si può delegare alla Capitaneria di Porto vita, morte e miracoli del personale navigante. Ci vuole una decisione politica, un Consiglio dei ministri che faccia modificare la normativa nazionale e il Codice della Navigazione per il personale marittimo. Signori deputati del PD avete creato in 5 minuti due ministeri , sport e mezzogiorno, fate un atto di giustizia verso questo popolo di navigatori , dategli un Ministero che coordini anche con gli organismi internazionali la materia.

Decio Lucano

Il 5 X mille a STELLA MARIS

Anche per l'anno finanziario 2016 una quota pari al 5 per mille dell'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF) può essere destinata al Sostegno del volontariato. Basta indicare il codice fiscale dell'ente nell'apposita casella e firmare.

Il Codice Fiscale della Stella Maris è : 01149970996

QUADRI D'AUTORE

ICEBERG IN ATLANTICO:

avvistati recentemente , ostacolano la navigazione, Ma già nel 1907 , come riportano le Pilot Chart , iceberg (berg) vagavano alla deriva lungo le coste dell'Irlanda. Lo sa Mr. Obama che emulo di Al Gore gira il mondo e vi invita a cena al fee di 850 € a testa.

LNG E ELETTRICO NEL FUTURO:

è una previsione facile già in atto, parliamone.

AUTONOMOUS SHIPS: TROPPI REGOLAMENTI ,

Shipping nella morsa della burocrazia ? I registri di classificazione sotto i riflettori.

Le nostre radici fonte di vita e non lo sappiamo

STORIA DELLA NAVIGAZIONE

di Silvestro Sannino

Caro Decio, ti ho inviato una copia della Storia della Navigazione in edizione breve edita da poco da Franco Di Mauro. I motivi di una edizione in formato breve o abridged sono in parte evidenziati dall'amico Preside Cap. di Lungo Corso Agostino Aversa nella sua introduzione. Come già hai fatto notare, si assiste oggi ad una notevole produzione letteraria sul tema navigatorio; si tratta sempre di studi analitici, particolari, i quali spesso presentano come inedite tematiche ampiamente note oppure tendono a distorcere i fatti che in una visione più ampia appaiono diversi. I libri sul tema de quo hanno avuto sempre tirature limitate, anche quando erano firmati da persone di grande prestigio. L'unico libro diventato un best seller mondiale è stato Longitudine di Dara Sobel, giornalista del New York Times. Ma la Sobel presenta uno scenario che è piuttosto lontano dalla realtà trasformando la storia in un racconto romanzato. Poi se vuoi posso anche trattare il tema Longitudine sulle tue News. Nel libro ho voluto offrire un quadro completo, a livello concettuale, il quale può riuscire di lettura più agevole a chi è interessato genuinamente alla materia. In ogni caso vi è sempre l'edizione madre per approfondire i vari aspetti. A mio modo di vedere esistono ancora temi di un certo interesse che meritano di essere approfonditi come la prima navigazione intorno alla terra o il viaggio e naufragio di San Paolo o la formazione del capitano in ogni tempo e in ogni luogo. Ma avremo occasione per

riparlarne.

Un abbraccio fraterno e ti auguro sempre buon lavoro, Silvestro.

Caro Silvestro , ti rispondo citando il nostro Vittorio G. Rossi per sottolineare meglio la verità del tuo scritto .

“Gli antichi vichinghi giravano per mari e oceani sconosciuti; non avevano bussola, non avevano carte, non avevano strumenti di nessuna sorta; avevano le poderose braccia che vogavano; avevano gli occhi, il naso , gli orecchi, e un misterioso senso del mare, del vento, del sole, delle stelle, della geografia sconosciuta; ed erano occhi, nasi, orecchi portentosi , e quel grande senso misterioso; e quelle braccia, quel naso, quegli occhi , questi orecchi e senso delle cose sconosciute, a poco a poco l'uomo li ha perduti; non gli servivano più, e li ha perduto. I sinistri marittimi , cioè gli incidenti in mare, sono aumentati; lo strumento principale dell'uomo è rimasto l'uomo coi suoi vecchi 5 sensi e il vecchio cervello dei miracoli, anche adesso che ci sono gli strumenti prodigiosi; ma la qualità dell'uomo è diventata scadente...” ...” E il mare è dentro di noi; di quelli che lo hanno praticato in tutte le stagioni e in tutti i posti, e per un certo tempo; e non ne hanno capito niente ; e sulle loro facce ventose non si vedrà mai un sorriso quando il mare sembra sorridergli, e la loro bocca non si sentirà mai dire , < oh che bel mare>. Per loro il mare non è quello che si vede in quel momento ; è quello che sarà stasera , stanotte o domani; e sarà un altro; e quello che si chiama un mare vecchio, è solo vecchio di giorni , forse di ore. E poi le sue dimensioni; non se ne vede che un piccolo pezzo; poi c'è quel circolo che non esiste ma si vede come se esistesse; e quella non è la fine del mare né il suo principio ; il mare è quello che non ha né fine né principio, è sempre il mare ...”

“...Le grandi intelligenze che hanno trasformato la faccia della terra, potrebbero stare sedute in un autobus; eppure gli uomini nascono a palate.”

(da Calme di luglio e Maestrone di Vittorio G. Rossi)

Quando ho cominciato a sfogliare Storia della Navigazione di Silvestro Sannino, Franco Di Mauro Editore, aprile 2017, 160 pagine, € 18 , mi sono venute a mente alcune frasi di Vittorio G. Rossi che ho riportato nel *cappello* , come prologo (la prefazione l'ha fatta il grande storico Agostino Aversa) alla presentazione di un'opera divulgativa dal profondo significato scientifico , riassunto dei due precedenti volumi dell'autore , uomo di scienza che ha provato prima di scrivere che cosa è Il Navigare, natura, concetto, funzioni. Un tema, tanti temi che appartengono alla storia dell'umanità e si dipanano dalla navigazione degli antichi, nel medioevo, quella dei popoli orientali, le grandi scoperte geografiche, da Magellano a Cook, la navigazione scientifica e tecnologica. Sannino, uno dei massimi storici e scienziati della navigazione, ci ha però *regalato* un volume che gli abitanti del “ molo Italia “ dovrebbero leggere per conoscere e rispettare non solo la storia, ma avvicinarsi al mondo dei traffici per mare , via nave energia e alimento indispensabili per il nostro Paese, e avere in considerazione uomini e mezzi navali per fare da base agli operatori delle 4.0 che non hanno una base scientifica e storica del passato, che non conoscono l'uomo. Ma lo stile del prof. Sannino in questa “ compressione “ editoriale del suo sapere rimane intatto: una stura incredibile di nozioni che diventano comprensibili anche ai neofiti , scienza divulgata e sinergica. Storia della navigazione che segue la storia del mondo dall'antichità alle moderne tecnologie, dall'arte navale alla fisica e a tutto lo scibile che serve a capire come l'uomo ha imparato a navigare e amministrare usi e costumi, alla teoria e alla manovra alla costruzione della nave. Sannino si è cimentato in una “ manovra “ editoriale che gli è riuscita benissimo, come scrivevamo, un testo vario, piacevole, molto istruttivo e scritto con un linguaggio molto chiaro , una piccola enciclopedia su cui riflettere . (DL)

LILLA MARIOTTI CI SCRIVE

LA ILLUSTRE SCRITTRICE E VIAGGIATRICE A PROPOSITO DEGLI AMMIRAGLI DELLA DOMENICA

La tonnellata di Camogli e il declino della sicurezza in mare

Carissimo Decio, Come sempre ho letto con interesse le tue news, ma volevo ringraziarti per la tua nota sulla tonnellata di Camogli. Io ho visto passare davanti a casa mia la triste processione dell'asino (la barca che va avanti e indietro da Camogli) che trainava la poltrona (la barca fissa della tonnara) seguita dalla piccola lancia che ospita il capo pesca al momento della leva. Anch'io ho pensato a quel "cretino" che con qualche grosso barcone è entrato a tutta birra da Punta Chiappa entrando nella tonnara e strappando persino le ancore e i massi dal fondo. Ma chi naviga non dovrebbe conoscere le regole? Non bisogna tenere una certa distanza dalla terraferma, andare ad una certa andatura, ecc. ??? Io ho persino pensato ad un atto doloso, ma i pescatori lo escludono, comunque il lavoro di un inverno, quello di intrecciare le reti, è andato distrutto così come le prospettive del lavoro di una stagione, e pensa che la tonnellata, che è in opera dal 1600, si è fermata solo pochissime volte, ad esempio durante la seconda guerra mondiale, ma niente l'ha mai fermata, e non faccio altri commenti sui naviganti della domenica.

Grazie per la tua attenzione e un caro saluto

Lilla Mariotti

SINISTRI MARITTIMI : NON CI RESTA CHE PIANGERE

Gent.mo Com.te Mortola, percepisco dal Suo:- Non doveva succedere- tutta la rabbia, il rammarico e il profondo disappunto circa la vicenda della piattaforma alla luce dei vari sinistri (noti e meno noti) che, secondo Lei, avrebbero dovuto far riflettere e invitare alla prudenza. Mi permetto di condividere il Suo stato d'animo ma devo purtroppo farle notare che, in un mondo dove l'uomo ha affidato tutto, o quasi, alla tecnologia il riflettere è ormai diventato desueto poiché ci si è convinti che le "macchine" siano perfette dimenticando che esse sono del tutto prive di alcun FEED BACK cui l'uomo può comunque ricorrere in qualsiasi momento; così ci si affida con le conseguenze che vediamo. D'altra parte ci aspetta un futuro dove la tecnologia avanzata, addirittura quella pensante, sostituirà del tutto l'uomo, beh, allora, non ci resta che piangere.

Anna Bartiromo

P.S. A breve per altri commenti.

Come una rivista scientifica racconta i sinistri marittimi di Gaetano Mortola

Si, signora Bartiromo, ho intenzione di seguire FOCUS ogni Venerdì sera e scrivere delle critiche favorevoli/sfavorevoli (ma penso che saranno sempre sfavorevoli) su come vengono descritti i sinistri marittimi. A prescindere che da circa 15 anni faccio il perito navale per dare un aiuto a mio figlio (perito di BCN), ho sempre condiviso da decenni l'importanza di discuterli con altri colleghi per trarne giovamento professionale, esperienza (low cost). I miei ex armatori (Exxon) abbracciarono subito questa politica e , durante i seminari era uno tra i più importanti temi di discussione. Non solo sinistri importanti ma tutte le esperienze negative che si facevano a bordo delle petroliere.

Seguo la sua penna sulle "news" e quasi tutte le altre (che mi fanno anche invidia !!)

Grazie e cordialissimi saluti a Lei e Decio

Capt.Gaetano Mortola Master Mariner Senior Surveyor

I TECNICI SONO IRRILEVANTI PER DEGNARLI DI INFORMAZIONE

Una breve osservazione su come vengono raccontati i sinistri marittimi.

Non solo i sinistri marittimi. I giornalisti "scientifici" e "più o meno scientifici" fanno un lavoro di divulgazione perché l'articolo sia di amena lettura per chi di quell'argomento non capisce granchè.

La speranza di avere attraverso la "divulgazione" "informazioni che soddisfino i tecnici" è tramontata da un pezzo. Da quando il lunedì 15 milioni di tifosi italiani parlano come commissari tecnici della Nazionale.

I Tecnici sono un "numero irrilevante" per degnarli di informazione.

Un caro saluto,

Giorgio Marega

ANDARE PER LE CITTA' SEPOLTE

Venerdì 12 Maggio 2017 ore 18.30 presso i locali della Libreria Il Mare

Via del Vantaggio, 19, Roma avrà luogo la presentazione del volume

ANDARE PER LE CITTA' SEPOLTE di Michele Stefanile

Edizioni Il Mulino

Dialogano con l'autore

Prof. Claudio Mocchegiani Carpano Docente di archeologia subacquea

Pippo Cappellano Giornalista, documentarista, Tridente d'oro 1983, Vice Presidente Vicario

Accademia Internazionale di Scienze e Tecniche Subacquee.

Per gli amici che non potranno partecipare sarà disponibile la diretta streaming su youtube

Come tradizione sarà un piacere per noi concludere l'incontro con un piccolo aperitivo

insieme ai nostri ospiti e amici #aperitivoinlibreria Fb @ilmarebookshop

Codice Doganale Comunitario e procedure di sdoganamento in mare: primi bilanci ed aspettative future

Martedì 9 maggio presso la sala Auditorium dell' Agenzia delle Dogane, alle ore 16,00, in Via Rubattino 4 a Genova il Propeller Club Port of Genoa ha organizzato un convegno sul tema; Codice Doganale Comunitario e procedure di sdoganamento in mare: primi bilanci ed aspettative future

Marina Tevini Segretario Generale

The International Propeller Clubs e Genoa

tel/Fax 010591793 - cell 3474396660

mail: propellerclubs@propellerclubs.it - propellergenoa@propellerclubs.it

www.propellerclubs.it

LA LAUREA DEL MARE SI ACQUISTA SUL MARE

Tornerei un attimo sulla 'questione-LAUREA DEGLI UFFICIALI- in riferimento a quanto detto in proposito circa Rumeni , Bulgari e Croati che già ne posseggono una. A parte il fatto che, secondo me, la vera Laurea del Mare si acquista sul mare e che, nello specifico, non basta un pezzo di carta (seppure dignitoso) a garantirne i contenuti e che, senza nulla togliere all'idea di un percorso aggiuntivo al nautico base, certamente così importante, io sia preoccupata sul modo di realizzarlo. Ma ce li vedete i tanti giovani pronti ad imbarcare che, invece se ne stiano nei banchi a fare le varie operazioni di imbarco e sbarco a studiare carte nautiche, a fare geografia della Terra senza muoversi, a immaginarsi onde più o meno alte, a virare magari di dritta per un'esigenza improvvisa, a studiare tutte le variazioni meteo al di fuori di un contesto opportuno e quant'altro? Io, personalmente no poichè credo che, se proprio bisognerà arrivare a questo allora deve cambiare la scuola, intendo nel senso stretto della parola dove pur presenti validi ed opportuni laboratori con le più sofisticate strumentazioni esplicative, non sono sufficienti a ricreare in maniera adeguata la realtà di bordo o la difficoltà 'nave' se preferite. La scuola perciò deve essere una NAVE attraccata alla banchina, internamente adattata a mo' di scuola ma che abbia il mare sotto la chiglia con la strumentazione funzionante all'occorrenza, docenti affiancati da experienced sea-dog (comandanti o direttori di macchina ancora attivi, disponibili nei momenti di non imbarco o anche a riposo volendo), e, ciò che ritengo più utile, un SIMULATORE di situazioni particolari che riproponga condizioni meteo, condizioni mare, qualche probabile imprevisto ecc. ecc., in cui, a turno, gli allievi possano 'entrare' (un po' come si fa per i futuri piloti di aerei) onde sperimentare le proprie reazioni psicologiche e fisiche anche assistiti, appunto da uno psicologo. Eh, capisco che, forse, potrà sembrare fantascienza ma ho sempre sognato così una scuola-mare per i futuri ufficiali e, se ritenete che mi sia spinta troppo oltre a trattare un

argomento che, certamente non mi è troppo consentaneo, chiedo scusa. Ovvio che ci siano costi più alti ma... forse sarebbe meglio.

Anna Bartiromo

Il 5 maggio 1860 e (la seconda) nel novembre 1946

LA SECONDA SPEDIZIONE DEI MILLE di Pro Schiaffino

Venerdì 5 maggio era l'anniversario della partenza da Quarto a Genova della spedizione dei mille con le navi Piemonte e Lombardo della flotta Rubattino al comando di Giuseppe Garibaldi. La cerimonia, non ripresa da tutti i media, si è svolta al celebre monumento a Quarto, e il comandante Prospero Schiaffino, capitano, manager dello shipping, già direttore del Museo marinaro di Camogli, autore di importanti volumi storici sulla marineria ci ha inviato un ricordo della "sua" motonave Sestriere, la nave della rinascita della flotta mercantile italiana dopo la seconda guerra mondiale con la spedizione dei mille marittimi imbarcati nel novembre 1946 per andare negli Stati Uniti a prendere in consegna le navi liberty per l'Italia nell'ambito del piano Marshall. (DL)

La motonave "Sestriere", costruita a Taranto nel 1942 cantiere Franco Tosi, aveva le seguenti caratteristiche: lunghezza m 144,78, larghezza m 18,69, puntale m 10,80; stazza lorda tonn. 8.651,72, stazza netta 5.273,64; DW 10.340, Velocità nodi 14,8

Motore Fiat 2 tempi 8 cilindri Diametro 680 Corsa 1.100

Aveva sei stive: N° 1 - 4 - 6 con due bigli N° 2 - 3 - 5 con 4 bigli

Bigo di forza stiva 2 Tonn. 30 - stiva 5 Tonn 15

I verricelli erano a vapore tanto che i maligni dicevano che la Sestriere era una motonave a vapore.

Nel mio primo viaggio che riporto in fotografia (DL News non le pubblica) Secondo Ufficiale Pro Schiaffino, Allievo Ufficiale Soprani, Comandante Vito Agliano, Terzo Ufficiale Stefano Galleano, Primo Ufficiale Enrico Buzzo.

Malgrado le bombe e i siluri, la m/n Sestriere, costruita a Taranto nel 1942, riuscì a rimanere sempre a galla, pur partecipando alla dura guerra dei convogli in Libia.

Requisita dal governo italiano venne impiegata per il rientro dei soldati italiani prigionieri nel Nord Africa e partecipò, dopo l'armistizio dell'8 Settembre 1943, unica nave italiana sotto il comando del capitano Accame, ai convogli angloamericani attraverso l'Atlantico e finalmente,

dopo la fine della guerra, a portare gli equipaggi destinati ad armare negli USA i primi cinquanta piroscafi Liberty assegnati all'Italia.

Il viaggio dall'Italia agli USA fu chiamato "Seconda Spedizione dei Mille" perché tanti erano i marittimi destinati ad armare i Liberty.

Nel gennaio del 1970 avevo chiesto al famoso scrittore e amico Vittorio G. Rossi la sua opinione sui Liberty e se avesse mai incontrato nei suoi viaggi la m/n Sestriere e lui mi rispose con la seguente lettera:

Caro Schiaffino,

la sua lettera mi ha commosso , solo un vero marinaio può scrivere una lettera come quella , come se parlasse di una persona di famiglia, ed è una nave.

La nave non è mai un mobile, un'opera di ferro; è una creatura di carne e ossa. E lei ne ha detto tutta la poesia parlando del Sestriere. Io ho l'impressione di aver visto il sestriere durante la guerra, non ricordo il posto. Un amore così per una nave, lo capiscono gli inglesi; in Italia no, tolti i marinai naturalmente .

La ringrazio di avere pensato a me , quando ha parlato della sua vecchia nave., Grazie, molte grazie. E un buon augurio di cuore dal suo

Vittorio G. Rossi

Roma, 20 gennaio 1970

Una mattina del mese di maggio 1970 sul nostro quotidiano Il Secolo XIX apparve questa mia lettera dal titolo: La Sestriere

"Passando da Vado ho visto tra le navi in demolizione la m/n "Sestriere". Noi saremo forse un popolo di santi e di poeti, non certamente un popolo di navigatori. La notizia della fine della m/n "Sestriere", in un paese marinaro come l'Inghilterra per esempio, sarebbe apparsa sui giornali e in specie su quelli delle città di mare.

La vita della "Sestriere" è infatti un po' la vita della nostra marina mercantile degli ultimi venticinque anni.

Costruita nel 1942 ha preso parte alla guerra dei convogli di rifornimento alla Libia. Ha ricevuto le sue bombe d'aereo e una mina, ma è riuscita a rimanere a galla. Occupata l'Italia dagli Alleati, ha iniziato il rimpatrio dei prigionieri di guerra dall'Egitto e per molti è stato il primo lembo della Patria.

Ha trasportato gli equipaggi che si recavano negli Usa per prendere i "Liberties", erano circa mille persone. Mai tanti Comandanti e ufficiali, credo, si sono trovati su di una sola nave.

Ha raggiunto quindi, attraverso Panama, l'estremo oriente, prima nave italiana dopo la guerra, ed ha raccolto tutti gli italiani desiderosi di rientrare a casa, circumnavigando il mondo.

Trasformata con stive frigorifere ha navigato per vent'anni sulla linea del Sud America trasportando anche i primi emigranti e si può dire che tutti i marittimi italiani l'abbiano, almeno una volta, incontrata.

Ha avuto incidenti, avarie, collisioni, ma è sempre tornata in porto con i suoi

mezzi.

Ultimamente è stata quasi distrutta da un incendio ma, come al solito, è tornata a Genova col suo motore.

Una mattina alle 4 è partita per Vado, al buio, in silenzio, forse per non farsi vedere a rimorchio.

Scusate la lunga lettera, mi accorgo ora che forse interessa poche persone.”

Pro Schiaffino

L'ultimo ammaina bandiera

Ma mi sbagliaio, perché alcuni giorni più tardi sempre sul Secolo XIX apparve una lettera dal titolo:

L'ultimo ammaina bandiera. Saluto alla “Sestriere”

“Con riferimento alla lettera apparsa sul “Secolo XIX” del 17 maggio a firma del signor P. Schiaffino sull’argomento della “Sestriere”, sento il dovere, di fronte all’equipaggio che era con me sulla nave nel periodo più tragico, di scrivere quanto segue.

Il destino delle cose nel tempo è quello di una continua mutazione ed è quindi normale che sia venuto per la “Sestriere” anche il momento della demolizione. Ma il nome è tutta una storia che merita di essere ricordata anche se forse interessa soltanto pochi uomini; ma uomini onesti, umili, marinai di tutta Italia troppo dimenticati, forse volutamente dimenticati, forse volutamente dimenticati, da chi avrebbe avuto il dovere di farli ricordare.

Chi era sulla “Sestriere” nel periodo dal giugno 1942 all’aprile 1946, cioè nel periodo cruciale della nostra guerra, poi dall’armistizio alla rinascita dopo il 1946 ed ha vissuto e sofferto le vicende della nave, l’unica delle motonavi veloci che ha partecipato alla guerra dal 1942 ed è arrivata alla pace, sono sicuro che conserva nel cuore il ricordo vivo delle sue vicende fortunate.

Chi non ricorda l’ultimo viaggio a Bengasi alla fine dell’ottobre 1942 portando la unica e ultima benzina in fusti sul fronte in ritirata da El Alamein, mentre sui campi di aviazione si bruciavano gli apparecchi per mancanza di carburante. Chi può dimenticare le bombe ed i siluri scansati nel canale di Sicilia ed a Capo Matapan; i bombardamenti a Biserta, l’incendio domato della nave carica di esplosivi, la notte della partenza da Biserta per Napoli con il fianco squarciato fino a qualche palmo dalla linea di galleggiamento, i ponti bruciati e crollati, con gli incrociatori inglesi alle calcagna che ci cercavano lungo la costa tunisina.

Chi non ricorda dopo l’armistizio i convogli di 130 navi circa da New York al Canale di San Giorgio nelle nebbie implacabili dell’Islanda, gli attacchi dei sommergibili tedeschi, e a Cardiff prima dello sbarco in Normandia, il panico inglese per le V2 su Londra.

Chi può dimenticare quasi un anno di viaggi, qualche volta bisettimanali, da

Napoli a Livorno, viaggiando dentro un canale largo un miglio dragato tra campi di mine dei quali non si conoscevano i limiti, con truppa americana a bordo trasportata per la difesa della "Linea Gotica". Chi può dimenticare il tentativo di ammutinamento di circa duemila soldati marocchini che durante il viaggio di ritorno da Marsiglia a Casablanca, aizzati da ufficiali francesi in vista della costa africana avevano fatto massa compatta intorno all'albero maestro dal quale avevano disceso la bandiera italiana per innalzare quella francese. Ma forse nemmeno i marocchini avranno dimenticato il brandeggio sui rivoltosi di 12 mitraglie abbinata da 20 millimetri che l'ha indotti dopo dieci minuti a rimettere la nostra bandiera.

Chi può infine dimenticare mille altre vicende che sono storia ma che non si possono qui riportare.

Ora la "Sestriere" non è che un ammasso di ferro in distruzione mi rivolgo al 'Secolo XIX' per trasmettere un saluto ed un ricordo commosso ai miei ufficiali (alcuni passati a miglior vita) al nostromo (era un nostro ligure) all'equipaggio tutto, sia mercantile sia militare, che furono a bordo in quel periodo. Desidero anche dire al signor P. Schiaffino che quella mattina nel chiaroscuro dell'alba nel quale la "Sestriere" partiva per il suo ultimo viaggio verso la demolizione, io comandante e tutti gli uomini che furono con me in quel periodo eravamo presenti con i nostri sacri ricordi per l'ultimo ammaina bandiera".

Com.te Vittorio G. Accame

Alla fine restò solo la Sestriere

Il 27 maggio ho scritto al Comandante Accame la seguente lettera:

"Egregio Comandante, ho letto il suo appassionato saluto alla Sestriere e sono lieto che sia stata forse la mia lettera a darLe modo di poter incontrare il Suo equipaggio..."

Il Comandante Accame in data 12 giugno mi rispose.

Nel luglio del 1977 sulla rivista Vita e Mare viene pubblicato un mio articolo dal titolo "Epopoea di una nave : Alla fine restò solo la "Sestriere"

Pro Schiaffino

COSE CHE CAPITANO NEL NOSTRO CENACOLO

ANNA NON HA GRADITO... , MA DA DONNA DI MARE ...

Carissimo Decio, ho apprezzato molto la tua recensione del mio L'IMPONDERABILE che, come tu stesso hai intuito, mi aspettavo più particolareggiata e più ricca di approfondimenti sui contenuti. Cosa questa che per te sarebbe stata certo una 'passeggiata' per l'uomo e lo scrittore che sei se non ti fossi lasciato frenare la mano da una sorta di disagio o imbarazzo che dir si voglia tanto inatteso da me quanto tuttavia scontato visto che non sei il solo. Mi è già successo di "fare questo effetto su chi mi conosce ma, credimi, non ne ho mai capito il motivo. Meno che mai me lo spiego adesso che sono davanti a un "mostro sacro" come te, colto, intelligente, preparato e, per giunta, gentleman. Così devo rassegnarmi, il problema (in senso buono, ovvio) sono io. Allora mi hai veramente divertita.- tu, un uomo del tuo calibro culturale, con la tua esperienza da sea-dog e da scrittore che mi dice questo...La verità è che si tratta solo da parte tua di una grande e profonda manifestazione di stima e di affetto. Grazie di cuore. P.S. sto ancora leggendo il n 15 delle news così, a breve, risponderò a entrambe.

Anna Bartiromo

L'abisso di Sant'Agostino ha prevalso sulla mia decisione di portare a termine una analisi completa di una donna del mare. PAZIENTA ancora, Anna.

GENOA SHIPPING WEEK 2017 e PORTSHIPPINGTECH

Genova, 26 giugno – 1 luglio 2017

9[^] EDIZIONE - Main conference Genoa Shipping Week

Mercoledì 28 – giovedì 29 e venerdì 30 giugno 2017

Sono aperte le iscrizioni alla 9[^] edizione di PORT&SHIPPINGTECH, il Forum internazionale dedicato all'innovazione tecnologica per lo sviluppo del cluster marittimo, main conference della III edizione della Genoa Shipping Week, la settimana di iniziative dedicate allo shipping, organizzata da Assagenti e ClickutilityTeam che si svolgerà dal 26 giugno al 1 luglio 2017.

La partecipazione è gratuita previa registrazione online.

PORT&SHIPPINGTECH si svolgerà a Palazzo San Giorgio da mercoledì 28 a venerdì 30 giugno attraverso sessioni di approfondimento dedicate ai temi decisivi per lo sviluppo del comparto marittimo quali: GREEN SHIPPING SUMMIT, le best practice e i nuovi carburanti per l'efficienza energetica e ambientale -

The optimal Use of Technologies to enhance the Coastal and Marine Spatial Planning
Segreteria Organizzativa Genoa Shipping Week

c/o ClickutilityTeam
+39 010 42 17 101
info@gsw

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

European Maritime Day 2017 Events in Europe

The Optimal Use of Technologies to enhance the Coastal and Marine Spatial Planning

TRIESTE .Anche quest' anno MarineLab ha promosso un evento nel contesto dell' EMD17 Con il patrocinio dell' Autorita' di Sistema Portuale e la partecipazione di OGS, Area Marina Protetta di Miramare, Trimble Italia e Superelectric si parlera' di tecnologie innovative dedicate allo Spatial Planning, particolare attenzione agli ambiti costieri e marittimi, ma non solo.

Il convegno si terra' a Trieste il 19 maggio nella Centrale Idrodinamica del Punto Franco Vecchio

Certo del cortese riscontro, rammentando che e' gradito - per motivi di organizzazione - un cenno di conferma della eventuale partecipazione, porgo i piu' cordiali saluti.

ing. **Sergio Bisiani** essebi46@hotmail.com

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

PORTI TURISTICI

MARINA D'ARECHI

Le caratteristiche infrastrutturali, di confort e di servizio, l'estrema sicurezza degli ormeggi in ogni condizione meteo-marina fanno di Marina d'Arechi il luogo ideale per gli amanti della vela che scelgono di godersi il mare tutto l'anno, in navigazione o in banchina, senza alcuna preoccupazione.

Marina d'Arechi è nel cuore più glamour dell'Italia mediterranea

Amalfi, Positano, Ravello, Capri, Procida, Ischia, Pompei, Paestum, Licoso, Acciaroli, Palinuro, le Isole Eolie a Sud e le Isole Ponziane a Nord: tutto a poche miglia di navigazione.

Marina d'Arechi offre tutti i servizi che servono : 1.000 posti barca da 10 a 100 metr

Assistenza all'ormeggio 7/7-24h Servizi di cantieristica con Travel Lift da 220 t Stazione di rifornimento carburante Eventi, intrattenimento e animazione per bambini Spiaggia privata Attività sportive e scuola di vela

Lounge bar e ristoranti con consegna a bordo Transfer con autista Noleggio imbarcazioni, auto, moto ed elicottero Rilascio DOS in conformità al codice ISPS Certificato 5 Timoni

RINA Excellence Bandiera blu Eliporto Accessi controllati h24

www.marinadarechi.com

LE NOTE DI CARLA MANGINI

CAIO GIULIO CESARE Cap. XXXII° del Libro 3° del “ DE BELLO CIVILI”
(TASSE...)

"Nel frattempo in tutta la provincia* si riscuoteva con rigore ogni imposta; si faceva di tutto per ricavarne il più possibile. Si imponeva una tassa per ogni schiavo o uomo libero; si mettevano tributi sulle colonne, sulle porte di casa, sul grano, sui soldati, sulle armi, sui rematori, sulle macchine da guerra, sui trasporti. Ad ogni cosa a cui si poteva dare un nome si imponeva un tributo. Non solo nelle città, ma quasi in ogni villaggio o in altro luogo c'erano esattori incaricati. Quelli di essi che si comportavano con più feroce intransigenza erano considerati uomini e cittadini migliori. La provincia era piena di littori, di funzionari, gremita di prefetti ed esattori che oltre al denaro delle tasse, provvedevano pure al loro guadagno personale. Essi andavano dicendo che lontani da casa e dalla patria, avevano poco con cui sostenersi, coprendo un comportamento molto disonesto con un comportamento apparentemente onesto. A ciò aggiungevano pesanti usure, cosa che accadeva di solito durante le guerre, quando si imponevano pesanti tributi a tutti e in questi casi era già fortunato chi otteneva la proroga di un giorno. Il deficit economico della provincia cresceva a dismisura durante i conflitti. Non erano meno onerose le somme imposte ai cittadini romani applicate ad ogni comunità e città, dicendo che erano prestiti richiesti in base ad una legge del senato: ai pubblicani**che avevano ammassato capitali, si faceva pagare, come prestito, l' anticipo di un anno del dovuto"

*Si tratta della Siria, ma in quel tempo tributi onerosi ed illegali venivano imposti in ogni provincia romana./**appaltatori dei tributi, dipendenti del governo d'occupazione di Roma.

F I N E