

DL NEWS

Foglio telematico a cura di Decio Lucano 7 luglio 2015

Oltre tremila i destinatari di questo foglio di discussione, storia e attualità

TTM Tecnologie Trasporti Mare – L'Automazione Navale, è in distribuzione il numero di maggio-giugno . La storica rivista che si avvia al traguardo dei 47 anni di informazione sull'industria navale , la tecnologia avanzata, le visite alle navi e i megayacht in consegna, il mercato dei noli, la logistica, la cultura insieme alle più prestigiose associazioni di utenti e di tecnici del settore.

info@ttmweb.it

Ma che fine hanno fatto settanta milioni ?

“Noi avevamo fatto un accordo secondo il quale se non si fosse fatto il ribaltamento a mare saremmo andati via da Sestri Ponente...”

COMMENTO

Era arrabbiato Giuseppe Bono, amministratore delegato di Fincantieri, al varo del sommergibile Romei, al cantiere del Muggiano alla Spezia. Abbiamo ripreso solo le prime parole del suo intervento, ma vogliamo scrivere a chiare lettere che , a parte la divergenza con il sindacato, Bono sa benissimo che per il “ribaltamento” che permette spazio vitale allo sviluppo del cantiere genovese sono stati stanziati 70 milioni già qualche anno fa. Che fine hanno fatto ? Perchè non ne parlano più i media ? (DL)

La carta resta centrale nel sistema editoriale

“La carta resta centrale nel sistema editoriale e genera un rapporto insostituibile e di valore con il lettore. Lo dice la ricerca Fieg-Upa (Documento)

Gli operatori del comparto editoriale e della filiera della carta riuniti al convegno Wan-Ifra Italia 2015 hanno fatto tirare un respiro di sollievo a molti:

“nel mondo – è stato detto – la stampa rappresenta ancora il 93% dei ricavi complessivi delle imprese del comparto”.

COMMENTO. Ma Facebook, Apple e altri hanno già lanciato la sfida : fanno news e pseudo giornali on line per catturare pubblicità e rompere gli equilibri (Google è pronta). Quanta informazione! Facciamo un referendum per sapere quanti approvano e quanti leggono (o guardano, vedono) online le notizie ? (DL)

Il Ministero perduto , la burocrazia endemica, i 150 anni delle Capitanerie

La burocrazia in Italia è endogena e pandemica, nasce con noi nel nostro genoma e ce la troviamo nell'era digitale sempre a fianco, iperattiva, a complicarci la vita. Eppure c'è un istituto statuale che molti rimpiangono, ancorchè quando era operante ne subivano i *maltrattamenti* fatti di circolari e decreti, era il Ministero della Marina Mercantile.

Da parecchi anni , alla fine degli anni '80, questo dicastero non c'è più, assorbito nel Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture; nel 1993 furono soppressi due ministeri, Trasporti e Marina Mercantile fondendoli nel dicastero dei Trasporti e della Navigazione. Nel marzo 2001 si pensò bene di togliere qualsiasi riferimento al mare in un Paese dedito prevalentemente all'agricoltura, nacque il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti suddiviso in quattro dipartimenti, a loro volta facenti capo a competenze vincolanti con altri ministeri, rendendo la vita difficile a chi ha responsabilità e opera nel campo marittimo portuale e logistico. Un punto di riferimento è sicuramente il Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera a cui sono stati attribuiti con il DL 3/12/2008 n. 211 entrato in vigore il 20/1/2009 molti compiti in materia , tra i quali il personale marittimo (certificazione e addestramento) e il sistema informativo della gente di mare, ma (art. 6 , comma 7, lettera i), *solo per quanto di competenza.*

Dall'edilizia residenziale e demaniale alla sicurezza in mare (si è aggiunto l'impegno del salvataggio dei profughi) , tra rimodulazioni e rimaneggiamenti dovuti anche agli adempimenti dell'UE , nonchè leggi speciali IMO , Codice della Navigazione, Nautica, la Guardia Costiera ha assunto compiti e poteri smisurati per un Corpo che dipende dal Ministero Difesa Marina e dal Ministero Infrastrutture e Trasporti e che fino a ieri era sottodimensionato e persino avvilito.

Nella ricorrenza dei 150 anni di fondazione che sarà festeggiata il 20 luglio a Civitavecchia, il Corpo delle Capitanerie ha acquisito nella opinione pubblica e nei professionisti del mare una grande considerazione e auspichiamo che nelle loro fila si aggiungano anche tanti uomini di mare della Mercantile. (DL)

Il messaggio del presidente degli Agenti marittimi e ad di Esa Group

Duci: il futuro della gente di mare e il Registro Internazionale

GENOVA. Caro Decio, non ti nego che spesso il nostro firewall mi blocca la tua sempre interessante newsletter: mi ero perso questa uscita e ti ringrazio per le belle parole (*DL News n.18, Gian Enzo Duci, un ragazzo con le idee chiare, ndr*). Per quanto riguarda quanto apparso su Facebook, non me la prendo: capisco la disperazione di un certo mondo che si è visto tagliar fuori dallo shipping, ma accusarne, quale responsabile, il Registro Internazionale è come prendersela con il medico per la propria malattia. Ho seri timori sul futuro dell'intero settore, se dovesse prendere campo questa idea del Registro Internazionale quale nemico

dei marittimi italiani.

La Gente di mare, in Italia, ha un futuro solo se punta sulla formazione e sulla valorizzazione delle nostre competenze informali tipiche (da quelle relazionali, alla capacità di trovare soluzioni non convenzionali ai problemi imprevisti): l'epoca dei piccoli di camera che cercano 30 giorni di imbarco per fare poi il resto dell'anno sotto cassa (purtroppo secondo alcuni, per fortuna dico io) è finita. Al contrario, i nostri migliori ufficiali non temono la concorrenza di nessuno e, in buona parte, anche grazie all'Accademia, abbiamo ripreso a sfornarne un numero crescente. Anche il personale di bassa forza ha qualche possibilità, ma solo se si specializza: l'alta hotellerie ed il settore dell'offshore, sono due esempi tra i molti.

Sull'Autorità Portuale, invece, mi sembra di aver detto qualcosa di assolutamente banale: se c'è un momento sbagliato per avere una guida priva di pieni poteri è proprio adesso. Nelle more (e nell'incertezza su quando e come) della riforma, il timone è bene che lo abbia in mano qualcuno che sappia come si governa la barca.

Con affetto,

Gian Enzo Duci

Rinnovo contrattuale marittimi

Meno precarietà e più formazione

Il 1° luglio 2015 a Roma, presso la sede della Confederazione Italiana Armatori, è stato sottoscritto l'accordo per il rinnovo sia della parte normativa che della parte economica dei contratti collettivi di lavoro del settore marittimo, accordo che avrà validità fino al 31 dicembre 2017.

Il rinnovo dei contratti scaduti il 31 dicembre 2010 interessa circa 54.500 marittimi imbarcati su navi battenti bandiera italiana a cui si aggiungono 7.800 addetti a terra, per un totale di circa 62.000 lavoratori. Interessante la parte che riguarda i principi per abolire la precarietà del lavoro sul mare, la prosecuzione dell'accordo sull'imbarco degli allievi e il loro percorso formativo, base per gestire una flotta competitiva.

Il nuovo Segretario dell'IMO

Il 30 giugno a Londra, nel corso della 114^a Sessione del Consiglio dell'IMO, il coreano Ki-Tack Lim è stato eletto nuovo Segretario dell'IMO. Ki-Tack attualmente è il presidente della Busan Port Authority, ex Commissario del Korean Maritime Safety Tribunal è stato un diplomatico di lungo corso e tra l'altro ha presieduto il Tokyo MOU e l'IMO's Flag State Implementation sub-committee. Ki-tack Lim assumerà il nuovo incarico, della durata di 4 anni, a partire dalla fine del 2015.

IL DIBATTITO

La crisi oltre i limiti, chi investe nel mondo dei trasporti Nove punti per definire le aziende di Shipping di Fabrizio Vettosi

Ringrazio Decio per avermi introdotto ed interconnesso con il comandante Massimo Granieri. Ci sarebbero molte idee da scambiare, forse si potrebbe dedicare un intero capitolo ad un corso di Economia Aziendale e Management. In buona sostanza, da circa 15 anni, su un totale di trenta che mi vedono impegnati nello shipping, li ho dedicati a cercare di trasmettere alcune mie convinzioni che brevemente vi riporto per bullet point e che costituiscono il dettaglio chiesto da Granieri, salvo volerne nel futuro fare oggetto di dibattito sull'interessante pagina di DL News.

- (i) Le Aziende di Shipping sono aziende di logistica (a volte anche Intermodale) e non luoghi di gambling, per questo ci sono i casinò;
- (ii) L'Asset (Nave) è il punto di arrivo, o meglio l'effetto e non la causa dell'attività armatoriale, nel senso che l'azienda di shipping deve tendere a guadagnare trasportando al meglio e con la massima efficienza cose e/o persone;
- (iii) Sintesi: la nave non è essa stessa oggetto di business ma "stabilimento produttivo" al servizio del core business (trasporto). Avete mai visto un autotrasportatore vendere il proprio truck per guadagnare ?
- (iv) Conseguenza: Le aziende di shipping richiedono visione imprenditoriale strategica; gli investimenti vanno esattamente calcolati per i ritorni potenziali che possono assicurare per la crescita del valore aziendale e non per mera speculazione fine a se stessa e, peggio ancora, per emulazione ed edonismo;
- (v) La visione strategica richiede risorse umane, management di alto livello, ed organizzazione evoluta con delega e dibattito interno;
- (vi) In una sola parola : l'azienda di shipping si crea anche "on shore" e non solo "off shore".
- (vii) La professione imprenditoriale di armatore non si eredita per cognome, ma in analogie ad altre industrie, richiede merito, competenza, applicazione;
- (viii) Conseguenza: il cambio generazionale si basa su un processo meritocratico; le aziende non si tengono in piedi per assicurare il posto a figli e nipoti, ma solo se creano valore, altrimenti è meglio liquidarle;
- (ix) Le suddette premesse fanno sì che le aziende di shipping valgono in quanto tali ed il loro *goodwill* eventuale non è basato sulla "somma di pezzi di ferro"; So di essere impopolare, queste affermazioni, fatte qualche anno fa, mi sono

costate care (lo dicevo nel 2007 e 2008, in pieno boom del mercato), ma i fatti penso mi abbiano dato ragione.

Fabrizio Vettosi

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

Grecia, numero uno della flotta mercantile mondiale

Secondo gli esperti l'esposizione delle banche verso il settore è ridotta e le società armatoriali hanno sede (e soldi) nei paradisi fiscali

Fotis Giannakoulis, analista di Morgan Stanley esperto di shipping, ha spiegato: “Nonostante la crisi greca possa avere un impatto per l'industria nazionale, lo shipping è per sua natura internazionale e dunque è esposto alle dinamiche di mercato macroeconomiche”. Non, dunque, direttamente al mercato interno anche perché praticamente non ci sono shipping company di diritto greco.

Giannakoulis spiega infatti che tutte le società armatoriali, come molte altre aziende di settore, hanno uffici operativi in Grecia ma formalmente sono basate in paesi offshore come le Marshall Islands, Bermuda e altri”. Senza contare che queste società operano in dollari, tutti i soldi sono depositati su conti esteri e dunque non rischiano nulla nemmeno sul fronte bancario per le vicende greche. (Da Ship2Shore daily 2 luglio)

COMMENTO

Gli armatori greci (e direi solamente loro) storicamente i soldoni li hanno fatti con la compravendita delle loro flotte, il chartering e' accessorio e consequenziale. (MG)

“ The beauty of international shipping is that what happens offshore, stays offshore” (“The Shipping Man “ by Matthew McCleery)

Un “ bruscolino “ per riflettere

Meganavi , meno toccate e per giorni nessuna nave

Il concetto di porto automatizzato 24h è sempre valido ?

“Vuoi vedere che alla fine le navi sempre più grandi finiranno per favorire il lavoro dei camalli premiando l'insita flessibilità?”

Il ragionamento mi è saltato in mente mentre assistevo alla conferenza stampa durante la quale il Voltri Terminal Europa annunciava 80 milioni di euro di nuovi investimenti per consentire al terminal di lavorare le grandi navi portacontainer di

ultima generazione.

La frase di Gilberto Danesi (a.d. del VTE) che mi ha fatto riflettere è stata la seguente: “Ci saranno sempre meno navi e sempre più grandi. Già ora capita di dover gestire 4.000 movimenti di container in una toccata e poi magari per giorni non ci sono navi, i picchi di lavoro saranno sempre più accentuati” (Sintesi da Shipping Italy di Nicola Capuzzo)

COMMENTO.

Che ne pensa il mio amico Pro , fautore dell'avvicendamento no stop a banchina delle portacontainer in porti che operano senza personale ? (DL)

Mare nostrum... human sea- L'uso sconosciuto della marina mercantile nelle operazioni di salvataggio **Peccato, però, che praticamente nessun media ne parli.**

In occasione del Day of the seafarer 2015, giornata istituita dall'IMO per riconoscere l'importanza e il valore della professione marittima per l'individuo, per il commercio e per i benefici che apporta alla nostra società, il 25 giugno la Fondazione Centro Studi Emigrazione (CSER) in collaborazione con Confindustria; Federazione Stella Maris; International Transport Workers' Federation (ITF) e Centro Comunicazione Scalabriniani (UCoS) ha organizzato a Roma una giornata di riflessione e sensibilizzazione intitolata “Mare nostrum... human sea” sul tema dei “recenti” flussi migratori nel Mediterraneo partendo da una prospettiva generalmente poco considerata, quella dell'industria del mare.

Prendendo in considerazione le dinamiche e le problematiche che questo fenomeno crea al mondo marittimo e in particolare alla marina mercantile, nel corso del Convegno sono stati affrontati i diversi aspetti di tale emergenza con particolare attenzione alle difficoltà che gli equipaggi delle navi mercantili si trovano, loro malgrado, ad affrontare quando intervengono in soccorso di migranti che rischiano la loro vita nelle acque del Mediterraneo.

Nella prima parte della giornata moderata da Renato Causa, P. René Manenti, del CSER, ha introdotto i lavori con una relazione sui flussi migratori del Mediterraneo, evidenziando quanto essi siano legati alla natura stessa dell'uomo e che l'analisi possa aiutare a sfatare miti e timori, riportando l'opinione pubblica ad una più giusta valutazione del fenomeno.

Il Prof. Avv. Mario Carta, Docente di Diritto dell'UE, Unitelma Sapienza ha delineato il quadro delle norme di diritto internazionale in cui si inquadra il salvataggio in mare, ponendo in risalto il delicato rapporto esistente tra le norme dedicate alla protezione dei migranti in mare, anche in quanto richiedenti asilo e rifugiati, e le esigenze di contrasto delle attività criminali dei trafficanti fonte di

ingenti ed illeciti guadagni.

L'esperienza di equipaggi di unità mercantili che sono stati chiamati in soccorso dei migranti è stata raccontata da Raffaele di Francia, Operation manager della Società Augusta Due Srl, ha sottolineato come per fronteggiare l'emergenza umanitaria nel Mediterraneo per tutto il 2014 e nei primi mesi del 2015 le navi mercantili sono state chiamate sempre più spesso con gravi rischi per i loro equipaggi oltre che con rilevanti perdite economiche completamente a carico dell'armatore.

Alla sua testimonianza si è aggiunta quella dell'ammiraglio Felice Angrisano, presente all'incontro e che ha parlato di un obbligo del cuore, quell'imperativo di salvare vite quando non si ha il tempo di verificare il rischio di contagio o la validità dei documenti dei migranti, *occupanti* di barconi che non dovrebbero navigare, privi come sono di equipaggio e attrezzature. Egli ha evidenziato, in ultimo, l'uso "sconsiderato" della Marina Mercantile nelle recenti operazioni di salvataggio, giunto ad essere nei salvataggi in mare, secondo i dati emersi nel convegno, perfino superiore al contributo della Guardia Costiera.

Nel corso della Tavola rotonda coordinata da p. Gabriele Beltrami, Luca Sisto, Capo Servizio Politica dei Trasporti di Confitarma, ha ricordato che nel 2014, su un totale di circa 170.000 migranti, circa 42.000 sono stati salvati da 254 navi mercantili, di cui 170 italiane, mentre nei primi mesi del 2015 le circa 100 navi mercantili chiamate in soccorso hanno salvato più di 12.100 persone.

Il Com.te Francesco Paolo Serrettiello, Ispettore ITF Italia, ha affermato che accanto ad azioni positive e concrete di sostegno nei casi di pirateria, ora è il tempo di operare concordemente per questa che è diventata sempre più una ordinaria emergenza che coinvolge la marina mercantile.

Padre Bruno Ciceri, sia nel suo intervento, sia nel concludere i lavori della giornata, ha sottolineato come i vantaggi nell'intraprendere una carriera marittima, innegabili, siano tradizionalmente bilanciati da alcune difficoltà e problemi peculiari: la lontananza dal proprio ambiente sociale e familiare per molti mesi; l'esperienza talvolta drammatica del confronto con le forze della natura; i pericoli della pirateria, oltre alle recenti e continue operazioni di salvataggio e soccorso in mare. L'equipaggio delle navi commerciali del tutto inadeguate per il salvataggio di centinaia di persone alla volta non riceve alcuna esercitazione propedeutica a tale compito e ciò porta a situazioni di stress fisico e psicologico molto forti, per le quali è necessaria un'assistenza emotiva e un riconoscimento civile.

Il Day of Seafarers è, quindi, una realtà più che meritevole di nota ed approfondimento per la quantità di persone coinvolte ed incidenza nell'area del *Mare Nostrum*. Peccato, però, che praticamente nessun media ne parli.

EUNAVFOR MED, la nuova operazione navale di contrasto ai barconi

Il 22 giugno il Consiglio dell'Ue ha varato l'operazione navale denominata EUNAVFOR MED, con il compito di individuare, fermare e mettere fuori uso le imbarcazioni e i mezzi usati o sospettati di essere usati da trafficanti di migranti nel Mediterraneo. Federica Mogherini, Alto rappresentante dell'Ue per gli affari esteri e la politica di sicurezza, ha dichiarato che “si tratta solo di una parte di una strategia più ampia, che comprende anche la cooperazione con i partner africani, in particolare nella regione del Sahel, e la collaborazione con l'Organizzazione internazionale per le migrazioni e l'UNHCR”.

EUNAVFOR MED si svilupperà in 3 fasi: la prima è incentrata su sorveglianza e valutazione delle reti del traffico e della tratta di esseri umani nel Mediterraneo centromeridionale; la seconda prevede la ricerca e, se necessario, il fermo delle imbarcazioni sospette; nella terza si provvederebbe alla messa fuori uso di imbarcazioni e mezzi connessi, preferibilmente prima che siano utilizzati, e alla cattura di trafficanti. Il Consiglio valuterà quando andare oltre la prima fase tenendo conto di un mandato ONU e del consenso degli Stati costieri interessati. Il comando operativo di EUNAVFOR MED ha sede a Roma. Il comando dell'operazione è affidato all'Amm. Enrico Credendino, che sarà assistito in mare dall'Amm. Andrea Gueglio, comandante della forza. I costi comuni dell'operazione sono stimati a €11,82 mln per una fase di avvio di 2 mesi e il mandato iniziale di 12 mesi. (Fonte Confitarma)

Fabbisogno di nuovi ufficiali (42.500) entro il 2019

Nel suo 'Manning Report' la società di consulenza Drewry analizza le dinamiche del mercato del lavoro marittimo.

“La cronica carenza di ufficiali che affligge l'industria marittima internazionale permarrà anche nei prossimi anni, seppure con connotazioni sempre meno marcate grazie ad una serie di dinamiche analizzate dalla società di consulenza specializzata Drewry nel suo ultimo 'Manning Report'.

Il fabbisogno di nuovi ufficiali da oggi al 2019 sarà pari a circa 42.500 unità, necessarie a far fronte alla crescita della flotta mondiale di navi mercantili, la cui entità aumenterà nello stesso periodo di circa il 7%...

Va inoltre rilevato – ribadisce Drewry – che il gigantismo navale degli ultimi anni sta agendo sulle dinamiche del manning, allentando la pressione su questo aspetto: navi sempre più grandi hanno maggiore capacità di trasporto a fronte di necessità di personale navigante che non aumentano in misura direttamente

proporzionale, consentendo di abbattere il costo del lavoro in rapporto ai volumi di merce trasportata... “ (da Ship2Shore)

COMMENTO *Dai continui ordini di nuove grandi e piccole navi da crociera (nonché megapc, ro-ro pc e porta auto) non sembra che gli armatori abbiano difficoltà a reperire il personale (ufficiali); la platea mondiale è affollata di aspiranti marittimi, alcuni ben formati e addestrati. (DL)*

Il non auspicabile esodo della flotta italiana

Le cause: nuovi standard, nuove esigenze, nuovi costi per l'armamento

E' vero, hai proprio ragione (DL News 19) dal mio modesto punto di vista temo anch'io questo possibile 'esodo' di armatori all'estero.

Ciò significherebbe inevitabilmente un impoverimento delle nostre risorse marinare con una conseguente, sensibile riduzione dell'incoming economico che ne deriva non solo ma anche una richiesta di personale lavorativo italiano certamente di gran lunga inferiore a quella attuale. Chissà, forse anche la cantieristica ne risentirebbe con un minor numero di navi da costruire. Ma, al riguardo, sarai certamente più esaustivo tu. Non ci sono assolutamente dubbi sulla preparazione, la professionalità e l'impegno dei nostri ufficiali mentre sono lapalissiani il disinteresse e la poca lungimiranza in proposito di un governo troppo attento a rimpinguarsi le tasche a scapito di lavoratori e pensionati. Quale slogan allora?- Semplice- il lavoratore va' impoverito, il pensionato affossato! E, credimi, ci sono pensionati costretti veramente a far la fame. Ma questa è storia vecchia. Una storia che va dalla 'Rivoluzione francese' a quella 'Russa', a quella...Sarà ancora una volta la STORIA a dirci quale.

Anna Bartiromo

○*○*○*○*○*○*

Il mare ci unisce

Il Sardomene fa ancora parlare, la storia di Nonno Giulio

Il Direttore di Macchina, cap. Elio Arcari, ci invia una toccante testimonianza familiare dopo aver letto in DL News la storia del veliero camogliese Sardomene di Tobia Costagliola e le risposte degli eredi degli armatori su questo bastimento che in Australia si guadagnò la fama della nave che” introdusse” nel Paese le otto ore lavorative...

Ho gradito molto la storia del Sardomene e degli armatori di San Rocco di

Camogli e di Camogli nelle persone di Capt. Giuseppe Mortola e di Vittorio Emanuele Bozzo che hanno scritto sulla storia del veliero.

Quello però che più di tutto mi ha interessato è il temperamento indomito del giovane Mortola che ha avuto il coraggio, a quei tempi, addirittura di disertare. Ma perché mi ha colpito molto questo personaggio? Perché mio nonno Giuliano Basso, classe 1880, allora giovane marinaio, ha avuto anche lui, quel coraggio e intorno agli anni di fine Ottocento, addirittura in Nuova Zelanda e precisamente a Auckland, disertò.

Ricordiamo che a quei tempi a volte il comandante era anche il proprietario del veliero. In questo caso non ho mai saputo se lo fosse. Di certo questo comandante era un vero despota. Non perdeva occasione per rimproverare e punire ora l'uno ora l'altro componente l'equipaggio.

Un po' per questo motivo, un po' per quel viaggio che durò circa sei mesi, e soprattutto per lo spirito di avventura che gli ardeva dentro, disertò.

Così, insieme ad altri due giovani compagni di Quinto non tornarono a bordo per la partenza del bastimento. Ci fu una ricerca senza esito perché i tre, che si separarono, furono ben accolti dagli abitanti, almeno così fu per nonno Giulio. Mi sono spesso domandato: all'epoca l'armatore era dell'ambiente, chissà che il bastimento non fosse proprio uno degli armatori Sanrocchini! Non lo abbiamo mai saputo perché nonno Giulio era geloso e restio ad ammettere pubblicamente di aver disertato, e chissà forse con la maturità un poco se ne vergognava.

Quel periodo che durò circa tre anni fu per lui una grande avventura; fu accolto e nascosto in una fattoria. Trovò subito lavoro come marinaio su chiatte che trasportavano tronchi d'albero lungo le vie d'acqua interne, fu accolto molto bene dai neozelandesi, all'epoca "quattro gatti", e lui vigoroso e baldo giovane fece amicizia coi giovani del luogo e siccome era anche un bell'uomo fu accolto ancor meglio dalle ragazze!

Abbiamo qualche vecchia foto che lo vede in gruppo in un picnic. Parlava bene l'inglese ed era per me veramente grande.

Ritornò in Italia dopo essere passato dalla Nuova Zelanda all'Australia approfittando di una amnistia. In conclusione credo che la spinta anche per me di scegliere la via del mare l'ho avuta da lui. Ci lasciò alla bella età di quasi cent'anni col ricordo per noi di una vita veramente avventurosa.

CDM Elio Arcari

◊*◊*◊*◊*◊*◊*◊*◊*

EVENTI, CONVEGNI, MOSTRE

La Convenzione di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti

Convegno organizzato dall'Associazione Italiana di Diritto Marittimo su: "La Convenzione di Nairobi del 2007 sulla rimozione dei relitti" tenuto a Genova il

29 giugno presso la Sala delle Grida, Palazzo della Borsa .

Il 14 aprile 2015 è entrata in vigore la Convenzione di Nairobi sulla rimozione dei relitti, adottata il 18 maggio 2007. La Convenzione colma una significativa lacuna nel quadro giuridico internazionale con riferimento ad un fenomeno di sempre maggior impatto nel contesto dei traffici marittimi. Essa introduce una disciplina uniforme per la rimozione dei relitti situati nella zona economica esclusiva di uno Stato, allorché essi costituiscano un pericolo per la navigazione o per l'ambiente marino. Un aspetto di particolare interesse è rappresentato dalla norma della Convenzione che consente agli Stati contraenti di applicare alcune delle sue disposizioni anche al mare territoriale e alle acque interne.

Cargo Transport Unit Code 2014 IMO – ILO U.N.E.C.E.

Organizzato dal Propeller Club Port of Genoa assieme al CISCO e alla Camera di Commercio presso la Camera di Commercio a Genova sul tema: Cargo Transport Unit Code 2014 IMO – ILO U.N.E.C.E seminario tecnico per operatori del settore, in collaborazione con Cordstrap Italia srl. Tra i relatori il nostro Vice Presidente Prof. Avv. Giorgia BOI ed il Socio Giordano BRUNO GUERRINI
Per le prenotazioni: propellergenoa@propellerclubs.it www.propellerclubs.it
cell 3474396660

Bagnoli ieri e oggi

Una mostra che inquadra speculazioni e speranze nell'area dismessa

Al Museo del Mare di Napoli il 26 giugno è stata inaugurata la mostra “Confronto fotografico "ieri oggi" di Roberto della Noce , (foto dal drone) e Riccardo Siano e del fotolibro Bagnoli ieri e oggi di Giuseppe Cristoforoni Intra Moenia Editore; Sblocca Italia, sblocca Bagnoli di Giuseppe Cristoforoni Intra Moenia Editore.

Bagnoli, Coroglio, l'area flegrea sono ormai da decenni in uno stato di degrado e di abbandono, sotto spinte che mirano più ad interessi speculativi che ad un reale intento di riqualificazione dei luoghi.

Questo libro ne ripercorre la storia, raccogliendo interventi, brani di articoli, cronologie degli avvenimenti.

L'intento è di offrire una documentazione utile all'approfondimento del dibattito, nella convinzione che il futuro di quest'area è intimamente connesso ai destini urbanistici, sociali e culturali dell'intera città.

antoniomussari@tin.it

Il Navigatore. Achille Lauro una vita per mare

Mostra fotografica patrocinata dal Museo del Mare in occasione della presentazione, presso la Camera di Commercio di Napoli, del libro di Achilleugenio Lauro *Il Navigatore*, *Achille Lauro, una vita per mare*, Mondadori Electa, storia romanzata di Achille Lauro.

Si tratta della seconda edizione della esposizione già fatta l'anno scorso a Napoli in occasione della presentazione del volume *La flotta che visse due volte. Storia delle navi di Achille Lauro* di Tobia Costagliola durante la Naples Shipping Week.

Navigatore è il “tre alberi” dove Achille Lauro fece il suo primo imbarco e il libro si avolge in chiave romanzata attraverso il dialogo tra nipote e nonno con molte foto e testimonianze.

La presentazione ha avuto luogo presso la Camera di Commercio di Napoli dove ha fatto gli onori di casa il presidente Maddaloni. E' poi intervenuto Peppino D'Amato, il decano degli Armatori Italiani, che ha ricordato i suoi rapporti con Achille Lauro plaudendo alla iniziativa del neo scrittore Achilleugenio. Per quanto riguarda appunto l'autore del libro *Il Navigatore*, è stata proiettata una intervista fatta, il giorno prima, ad Achilleugenio che evocava i ricordi della sua infanzia con il nonno Achille, il suo ingresso e la sua vita nella organizzazione della Flotta, e come maturò l'idea di scrivere un libro.

Contemporaneamente alla presentazione, è stata inaugurata, nella stessa Camera di Commercio la Mostra Fotografica. (A.N.)

Progetto Sicurezza Attiva in Fincantieri

Fincantieri ha dato avvio in tutti gli stabilimenti italiani del gruppo al progetto formativo “Sicurezza Attiva” con una sessione dedicata al tema della “protezione da scivolate, inciampi e cadute”, che rappresentano una delle cause principali di infortunio in cantiere. Il progetto, che ha coinvolto circa 4000 dipendenti, si inserisce nell'ambito di “Verso Infortuni Zero”, il programma operativo sulla sicurezza avviato nel 2011 dal gruppo che negli anni ha portato a una riduzione di oltre il 50% degli infortuni in azienda.

L'iniziativa andrà a coprire tutti i rischi specifici presenti nei cantieri e si pone come progetto in aggiunta alla formazione obbligatoria. L'obiettivo è una sempre maggiore affermazione della sicurezza come priorità assoluta di Fincantieri, attraverso un percorso di sensibilizzazione sulle tematiche della sicurezza.

Un ulteriore elemento di novità è rappresentato dal fatto che la formazione verrà effettuata sul luogo di lavoro, non in aula, e il “docente” sarà il Capo

Prodotto che, opportunamente formato, illustrerà una scheda appositamente preparata ai propri operai, contestualizzandola e rispondendo a eventuali interrogativi. Ogni mese infatti, in un giorno stabilito, tutti i cantieri in contemporanea fermeranno la propria produzione e destineranno una breve finestra all'iniziativa.

Il programma formativo, che in questa fase è stato avviato a beneficio del personale Fincantieri, coinvolgerà in tempi brevi anche le ditte esterne che operano all'interno degli stabilimenti del gruppo.

Dal 1990 ad oggi Fincantieri ha costruito 70 navi da crociera (di cui ben 47 dal 2002), altre 14 unità sono in costruzione o di prossima realizzazione negli stabilimenti del gruppo. Fincantieri è in grande spolvero, ordini per navi da crociera in tutti gli stabilimenti, unità militari dall'Italia nell'ambito della Legge Navale e da altri Paesi, navi speciali, offshore.

Tito Campanella, la nave che scomparve nel golfo di Biscaglia, ricordata a Savona

Savona. Sabato 27 Giugno si è svolta la cerimonia di benedizione di s.e mons. Vittorio Lupi - Vescovo di Savona del pannello in ceramica che ricorda il naufragio della "Tito Campanella".

L'Associazione Nautico Leon Pancaldo di Savona in collaborazione con l'EFAL (Ente Formazione Addestramento Lavoratori) Marittimo del Gruppo Movimento Cristiano Lavoratori (che ha inaugurato lo stesso giorno la Sede in Savona), nel piazzale Gina Lagorio sottostante la Torretta di Savona, celebra l'esposizione del pannello in ceramica che ricorda il naufragio del mercantile Tito Campanella, avvenuto il 14 gennaio 1984 nel Golfo di Biscaglia.

Nella tragedia morirono 24 marinai dell'equipaggio, fra cui tre savonesi. Più di trent'anni fa, il mercantile, di proprietà di un armatore savonese, venne avvistato per l'ultima volta nel Golfo di Biscaglia: era il 13 gennaio 1984. Aveva caricato nel porto Oxlosund in Svezia 13 mila tonnellate di lamiera di acciaio, destinato allo scalo della Grecia. Si suppone che una tempesta improvvisa, abbia provocato il movimento del carico nelle stive, e la successiva inclinazione della nave sino a farla affondare.

I corpi dell'equipaggio non vennero mai trovati. Tra i 24 dispersi c'erano il radiotelegrafista Pier Giovanni Dorati di 50 anni, di Albissola Marina, Antonio Gaggero, 60 anni, di Celle Ligure, Marco Incorvaia, 23 anni, di Savona.

A bordo avrebbe dovuto esserci anche Guglielmo Giusti, ma all'ultimo momento preferì rinunciare all'imbarco.

Storaci Cap. Angelo

Maestro del Lavoro e-mail: storaci-efal-liguria@libero.it cell: 360 70 00 18 web: www.melliguria.it

Le ricerche storiche e umanistiche di Tobia Costagliola

Un sacerdote “professore” presso il Regio Istituto Nautico di Procida e il celebre scrittore Jack La Bolina.

Cosa avevano da spartire costoro nel lontano 1878 ?

Un'interessante analogia tra la formazione nella scuola di allora e quella di oggi

Caro Decio, come ti dicevo recentemente, anche io, come te, “custodisco” diversi metri cubi di libri e documenti vari che giacciono negli scaffali o in polverosi cartoni, testimonianza di avvenimenti e storie passate e recenti. Tu, giustamente, hai detto:

< certi documenti sono in letargo, vivono nei ricordi, come la memoria. Aspettano, irradiando ogni tanto una forma di energia, nel loro nascondiglio >

Spesso li guardo svogliatamente e mentre cerco di spolverarli penso alla fine che faranno quando non ci sarò più...

Questa volta mi è capitato tra le mani un documento di 26 pagine che risale al 1878. In verità lo avevo già letto in passato ma, questa volta, ho voluto rileggerlo e, confidando nella bontà e comprensione di chi legge, mi permetto divulgare una piccola parte del suo contenuto con qualche mia considerazione, alla luce dei tempi che corrono.

Si tratta del Discorso Inaugurale Dell'Anno Scolastico 1878-1879 del Regio Istituto Nautico di Procida tenuto dal Prof. Sac. Michele Parascandolo.

Questo sacerdote era uno storico, letterato, biblista, latinista, archeologo, meteorologo, esperto di astronomia e navigazione e altre cose ancora. Il Parascandolo rivolgendosi agli 80 alunni dell'Istituto diceva:

< Oggi che è tempo, istruitevi, educatevi, e un giorno affronterete con coraggio le battaglie della vita. Voi navigherete; ebbene, vi dirò con Tommaseo, la solitudine de' mari posta quasi a specchio alla solitudine dei cieli, quei soli cocenti, quei venti rabbiosi, quelle infernali maree, quelle tediose bonacce, quei porti disabitati, quella vita tutta di risico inglorioso e di sempre somiglianti avventure e d'inamabili angustie, cotal vita vi comprimerebbe il cuore, vi schiaccerebbe l'anima, se non la sorreggesse il sentimento del proprio dovere e l'amore alla propria famiglia, se uno spirito maggior dell'umano non la ingentilisse, se non la confortasse una di quelle preghiere che, imparate sulle ginocchia della madre, salgono spontaneamente sulle labbra, se non la vivificasse l'alito della speranza in Colui che sul mare più che

altrove fa volar libero il suo linguaggio, or quasi vento e piacevole, or quasi lampo che dall'una all'altra estremità dell'orizzonte risponde a sé stesso.

Voi navigherete; ebbene, soggiungerò con Jack La Bolina, siate superbi di poter dire: Sono Italiano e marinaio; son del paese e fò il mestiere di colui che ha scoperto l'America, di colui che ha inventato la bussola, di tutti quei prodi e valenti uomini che hanno respinto gli stranieri a Ponza e schiacciato i barbari a Lepanto. Voi navigherete; concluderò finalmente; ebbene, dovunque approdiate, ricordatevi sempre che i marinari di Procida, lontani dalla turpe idolatria dell'oro, pure sono sempre stati risparmiatori, ed onesti e coraggiosi; che Amalfi, Pisa, Genova e Venezia sì' avevano banchi, possedimenti e colonie nell'Arcipelago, nella Siria, nell'Asia Minore, sul Bosforo, sul Mar Nero; che gli italiani d'una volta furono i primi a dettar leggi marittime, a scrivere lettere di cambio, a costruire legni per carati. Sì' ricordatevi de' nostri buoni e bravi antenati, imitatene gli splendidi esempi, e voi...voi farete il vostro bene materiale e morale, farete la gioia e l'amor della famiglia, la forza, la grandezza della patria Città, della patria Provincia, della patria Nazione >.

Il testo citato è solo l'ultima di ben 26 pagine scritte e lette dal Prof. a studenti, docenti ed autorità intervenute.

Oggi, dopo 137 anni, questo discorso sembra fuori tempo e fuori luogo: i ricordi o la conoscenza delle antiche glorie sono svaniti; nessuno li trasmette o li insegna più...e poi..., dov'è finito l'Istituto Nautico?

Potremmo definire questo discorso retorico, pomposo e, soprattutto, anacronistico anche se ne abbiamo lette poche righe. I riferimenti alla famiglia, alla preghiera, allo stesso mare visto come indomabile forza della natura, sono sentimentalismi d'altri tempi..; oggi non c'è più bisogno della preghiera: l'uomo é autosufficiente e non ha più bisogno di Dio; il mare? oggi grazie alla evoluzione tecnologica ci illudiamo di averlo domato..

Sono ben altri i discorsi che andrebbero fatti, oggi, all'inizio di un anno scolastico. Innanzitutto si potrebbe più parlare del Mare o del futuro sul mare in una scuola senza indirizzo e dagli obiettivi vagamente e artificiosamente definiti ? (Quale importanza può avere la scuola di provenienza e la preparazione?... Tanto, poi, ci sono i corsi...)

Come si noterà, il Reverendo Professore cita Tommaseo e Jack la Bolina. Tommaseo è il Nicolò che tutti (parlo della nostra generazione) abbiamo conosciuto a scuola o nelle biblioteche, linguista, scrittore, patriota italiano, imprigionato dagli austriaci nel 1848 insieme a Daniele Manin, entrambi esponenti di spicco, nel 1849, nella breve vita della Repubblica di San Marco, creatore del Dizionario della Lingua Italiana e del Dizionario dei Sinonimi., ecc. Jack La Bolina pseudonimo di Augusto Vittorio Vecchi, certamente più noto agli allievi dell'Istituto Nautico di Procida, allora, che a tanti allievi e docenti, oggi. Nel 1879 costituì, a Genova, il Regio Yacht Club Italiano e, nel 1894, fondò la Lega Navale Italiana. Ancora oggi, la Lega Navale ne onora la memoria con il Trofeo Nautico Jack la Bolina. Pensate! Il Prof. Parascandolo, già nel 1878,

nell'isola di Procida, era un estimatore di questo poliedrico ed eccezionale personaggio, studioso appassionato e tanto sensibile verso il mare, l'ecologia, la navigazione, il progresso tecnologico e tutte le attività marine. Già nel 1878, gli alunni dell'Istituto Tecnico Nautico di Procida conoscevano Jack la Bolina !

Il poliedrico e onnisciente sacerdote Parascandolo era sempre informato e attento all'evoluzione culturale ed incline al continuo aggiornamento tramite giornali, riviste, gazzette e ogni altra divulgazione di quelle informazioni utili ad una maggiore conoscenza per la formazione dei giovani allievi dell'Istituto Nautico di Procida.

Pensate! Nel 1878 Jack la Bolina non aveva ancora scritto nessun libro di larga divulgazione ma già scriveva da qualche anno sulla *Rivista Marittima* (Storico mensile della marina Militare dal 1868), sulla *Nuova Antologia* e sulla *Gazzetta D'Italia* che il Prof. Parascandolo leggeva ed utilizzava per le sue lezioni.

Ecco ulteriori notizie di Jack la Bolina tratte dall'Enciclopedia Treccani :

Vècchi, Augusto Vittorio. -Ufficiale di marina e scrittore di cose marine, noto con lo pseudonimo di Jack La Bolina (Marsiglia 1842-Forte dei Marmi 1932). Fu redattore, fra l'altro, del *Caffaro* (Genova) del *Fanfulla*, e pubblicò numerosi libri di divulgazione, di memoria e d'invenzione, i più dedicati ai ragazzi: ai quali, con stile semplice e vivace, cercò d'ispirare l'amore per l'avventura, per il rischio e soprattutto per la navigazione. Si ricordano: *Bozzetti di mare* (1874); *Memorie di un luogotenente di vascello* (1897); *Storia generale della marina militare* (1897); *La marina contemporanea* (1899); *Vita di bordo* (1914); *La guerra sul mare* (1915); *Storia del mare* (1923); *Al servizio del mare italiano* (1928); *Cacce su terra e su mare* (post.,1933).

Sarà mai concepibile, oggi, nonostante la dominante e arida cultura informatica, una pioneristica e lungimirante attitudine, a livello puramente pedagogico, simile a quella del Reverendo Professore?

Ti chiederai cosa ci faceva un sacerdote nell'Istituto Nautico dell'Isola di Procida.

Alla fine dell'800, nell'isola di Procida (circa 10.000 abitanti) esistevano circa 80 sacerdoti e altrettanti erano impegnati a vario titolo, fuori Procida, in

Università, istituzioni del Regno e gerarchie ecclesiali nazionali ed

internazionali. Il Clero, a Procida, continuava ad essere, come nel Regno dei Borbone e anche nell'intervallo decennale di dominazione francese, la classe più erudita della popolazione. Mentre una buona parte del Clero si occupava della "cura delle anime", un'altra cospicua parte aveva sempre occupato ruoli preminenti anche nelle varie istituzioni civili e politiche ed erano inseriti anche nel corpo dei docenti nelle varie scuole, incluso l'Istituto Nautico, dedicati alla preparazione di quei Capitani che, insieme a qualche migliaio di marittimi, costituivano la struttura portante dell'economia procidana..

Non è mai troppo tardi per approfondire le conoscenze su Jack La Bolina. La Lega Navale Italiana ne conserva immutato il ricordo e continua a trasmetterne la memoria alle future generazioni.

Chissà se il Rev.do Prof. Parascandolo, nell'aldilà, è a conoscenza che, anche quest'anno, tra giugno e settembre, si terranno 4 regate, a San Benedetto del Tronto, dedicate a Jack la Bolina (e a Giovanni Latini) ?

Come hai notato, qualunque sia l'argomento da me trattato, breve o lungo che sia, arriva sempre un momento in cui emerge il mio grande cruccio e la mia sofferenza per la grave situazione dell'istruzione nautica e per l'assenza di un unico ed autorevole soggetto istituzionale che se ne prenda finalmente cura nella maniera più adeguata. Come non si può rilevare, da quanto sopra descritto, l'abissale divario tra l'atmosfera "scolastica" di quel lontano 1878 e quella di oggi?

La lingua batte sempre dove il dente duole.....

Tobia Costagliola

Ravenna, 21 giugno 2015

◊*

Viaggio nell'Archivio delle Indie- Siviglia

*Juan de la Cosa**

Spedizione di Ojeda

Nel 1499 la Corona Spagnola decise di porre fine al monopolio che Cristobal Colon aveva avuto sui viaggi oceanici alle Indie e aprì contatti con altri navigatori e finanziatori. Ciò diede luogo alla realizzazione di una serie di spedizioni che gli storici chiamarono *viaggi minori, viaggi di riconoscimento e di riscatto o anche viaggi andalusi* in quanto detti viaggi erano organizzati in Andalusia e di lì partivano. Il personale imbarcato proveniva da quella regione della Spagna.

Juan de la Cosa partecipò come Piloto Mayor e Cartografo nel primo di questi viaggi il cui comandante era Alonso de Ojeda. La spedizione partì da Cadice il 18 maggio del 1499 con destinazione *Cabo Aguer* e di lì *Gomera*.

Solo dopo 25 giorni di navigazione si incontrarono nel *golfo di Paria* di fronte all'estuario del fiume *Orinoco*. Navigarono costeggiando minuziosamente la costa *caribica* verso occidente, giungendo alla *penisola di Coquibacoa* ed al *Capo de la Vela* (nell'attuale Colombia). Juan de la Cosa venne ferito da una freccia degli indigeni.

Successivamente navigarono verso l'*Isola Spagnola* nonostante il divieto di farlo. Non si sa con esattezza quando ritornarono in patria essendo non

chiara la data del rientro, se in novembre 1499 o aprile-maggio 1500.

Questo viaggio non arrecò benefici economici, ma Juan de la Cosa fu in grado di cartografare dettagliatamente le coste delle regioni esplorate, attività indispensabile per realizzare il suo famoso *Mappamondo*.

Il Mappamondo

Dopo il suo ritorno a Cadice, Juan de la Cosa elaborò per i Re Cattolici un *Mappamondo* che è il più antico e conservato nel quale appare il continente americano. Nella sua parte superiore, in verde, si vede il Nuovo Mondo, mentre nella parte centrale ed inferiore, in bianco si osserva il Vecchio Mondo. Venne disegnato su due fogli di pergamena uniti a forma di rettangolo di 96 cm. di larghezza e 183 cm. di lunghezza. Alla sinistra della mappa e situata a ponente delle Antille appare un'effigie di *San Cristoforo* probabile allusione a Cristoforo Colombo con un'iscrizione che dice: “ Juan de la Cosa la pose nel 1500 nel porto di Santa Maria”.

Detta mappa riporta i risultati delle scoperte realizzate in America durante il secolo XV con informazioni ottenute dai precedenti viaggi di C.Colon – 1492,1493 e 1498 e di Alonso de Ojeda, Vicente Yanez Pinzon, Juan Caboto, Pedro Alvares Cabral e diversi esploratori portoghesi che navigarono lungo l'Africa come Bartolomeu Dias e Vasco de Gama.

Juan de la Cosa ipotizzò che le terre scoperte nel nord e nel sud America potessero essere unite formando un solo continente, anche se nella parte superiore disegnò una specie di simulazione secondo la quale potesse esistere un passaggio marittimo entro le due Americhe nel Centro America, cosa in cui C.Colon credeva.

Nella mappa Cuba appare già come un'isola, contrariamente a quanto ne pensava C.Colon. Le Antille appaiono chiaramente e nell'America del Sud si vede la costa dal Cabo de la Vela sino al Cabo de San Augustin, parte del nord del Brasile. Al contrario nell'America del Nord non si scorge la penisola della Florida, il golfo del Messico, né la penisola dello Yucatan. L'America Centrale è oscurata dall'effigie del Santo.

Il contorno delle coste d'Africa appare disegnato per la prima volta grazie agli ultimi viaggi di esplorazioni realizzati dai portoghesi. La zona dell'Europa e del Mediterraneo appare ben dettagliata, mentre ampie zone dell'Asia si mostrano vuote e imprecise.

La mappa è decorata con la rosa dei venti, e con bandiere, navi e città. Inoltre con Regnanti, personaggi della Bibbia e figure mitologiche. Vengono indicati alcuni fiumi e la maggioranza dei toponimi sono scritti in castigliano antico.

(ricerche e traduzione dallo spagnolo di Ugo Dodero)

LE NOTE DI CARLA MANGINI

CAIO GIULIO CESARE ("De bello gallico", libro primo, capitolo XIV)

Giulio Cesare si confronta con gli Elvezi. Essi gli ricordano la loro vittoria sui Romani guidati dal console Lucio Cassio. A titolo consolatorio, per sé e per noi oggi, ci invia il messaggio che segue:

“(Il fatto) che essi (gli Elvezi) potessero con insolenza gloriarsi della loro vittoria, e apprezzare molto il fatto che già da tempo non arrivasse loro alcun cenno di rivalsa, aveva la stessa ragione: che gli dei immortali, avevano la consuetudine di concedere più prosperità e più impunità a coloro da condannare per qualche scelleratezza, perché potessero dolersi maggiormente il giorno che la fortuna li avesse abbandonati.”

FINE