

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

“PARLARE PAROLE”

a cura di Decio Lucano

Più asciutta la nostra flotta mercantile

Secondo i dati al 31 dicembre 2015 (IHS Fairplay elaborazione Confitarma e Rina), pubblicati all'assemblea Confitarma 28 giugno 2016, la nostra flotta mercantile era al 13mo posto nella classifica mondiale del tonnellaggio da carico; ma , secondo VesselsValue in un articolo di Nicola Capuzzo, a inizio 2016 , esclusi traghetti, ro-ro, rimorchiatori e unità off-shore, era al 21mo posto. Questo significa che per la bilancia dei noli , che bisogna sempre tenere d'occhio perché è una voce di debito perenne, la nostra marina mercantile ha perso in valore , dovuto a crisi dei noli , vendite, cambio bandiera, alcuni miliardi di dollari. E' il mercato , certo, ma anche la conflittualità tra armatori italiani oltre che le difficoltà finanziarie a logorare il comparto cui il governo dà meno importanza prevalendo la riforma portuale e la mancanza di un dicastero che si dedichi anche a questi problemi. Come ha fatto da sempre la Grecia, 164 milioni di gt, 280 mil. dwt, un quarto delle cisterne nel mondo battono bandiera greca, che è in testa, nonostante i suoi guai (ne scriviamo di seguito), alla classifica mondiale seguita da Giappone, Cina, Germania, Usa, Regno Unito, Corea del Sud, Singapore, Norvegia, Hong Kong, Danimarca...

Naturalmente ci si riferisce a bandiere che possono essere Registri Internazionali, e bandiere di comodo vere e proprie, tipo Liberia, Panama, sempre in testa alle classifiche ma seguite da Isole Marshall, Malta , Bahamas, una vetrina con ampia scelta di vessilli. Che dire, stiamo attenti a non precipitare nuovamente nel fondo delle classifiche, The Shipping Man ammonisce:...” that may be the law of your land, but the beauty of international shipping is that what happens offshore, stays offshore...” . Meditate governi e politici.

Vita dura per i pescatori e ancor di più per i pesci

The Economist del 27 maggio dedica la copertina e un ampio servizio interno alla fauna marina in relazione all'allerta climatica dei mari , Ocean Warning, con tabelle, disegni e classifiche dei paesi produttori dell'industria del pescato. C'è ancora disponibilità di pesce nei mari del mondo ? Sembra di sì, ma sono “ tempi duri – scrive Economist – per i pescatori e ancora più duri per i pesci “. Nel mondo ci sono dieci grandi regioni che si spartiscono il pescato, in ordine Giappone, Sud Corea, Taiwan , Spagna, Stati Uniti, Cile, Cina, Indonesia, Filippine, Francia, a seguire Peru, Norvegia, India... Secondo i dati disponibili (2013) il 32% del pescato è stato fatto nei limiti della sostenibilità industriale e ambientale. La richiesta di pesce è aumentata nel mondo , ma non è sufficiente a rispondere alle richieste, per cui buona parte di quanto abbiamo a tavola viene dall' allevamento. The Economist calca la mano sulle

presunte cause come inquinamento dei mari e dell'atmosfera , la temperatura dell'acqua, acidi,ossidi e plastiche , e anche alla scarsità di personale addetto alla pesca. Ma anche un'occhiata dove la vita della fauna marina è diversa da altri continenti. C'è la dolente nota della ZEE, la zona economica esclusiva, che autorizza gli stati a esercitare la pesca fino a 200 miglia dalle loro coste, un contenzioso che è sempre aperto nel mar della Cina, paese che ottiene il massimo dallo sfruttamento in acque dove ci sono altri paesi della ZEE. Altri conflitti sono aperti nel Mediterraneo (con la Francia l'Italia non ha ancora ratificato il trattato di spartizione del Tirreno e Mar Ligure e attorno alla Corsica) in Africa e altre zone come i mari Artico e Antartico. L'IMO impone che i pescherecci oltre le 300 tonnellate devono avere a bordo l' AIS (Automatic Identification System) per sicurezza e verifica della loro posizione . Global Fishing Watch è una piattaforma creata da Google che segue 60.000 unità , posizione, e quindi può verificare anche eventuali scorrettezze o prevenire sinistri. E' indispensabile gestire la pesca in modo corretto con personale preparato, un lascito per le future generazioni, tenendo conto(è un nostro appunto) che la popolazione mondiale si avvia verso i dieci miliardi.

Genova, ridondante di “ vegetazione “

Senza dubbio , grazie ai quotidiani locali e alle proteste inascoltate dei cittadini consapevoli, la città lasciata da questa amministrazione pubblica è piena zeppa di problemi e di speranze e ridondante di vegetazione rigogliosa negli alvei dei torrenti , agli angoli dei marciapiedi e delle creuze, di ville abbandonate nei punti più suggestivi, mentre la speculazione edilizia nelle colline dilaga in barba alle soprintendenze, e nelle strade si aprono buche pericolose . Questo degrado si verifica in tutti i quartieri, anche quelli cosiddetti benestanti come Nervi dove le contraddizioni e gli abusi della pubblica amministrazione sono più emergenti: il torrente che alla foce ha una barriera solidificata di alghe , nell'alveo una foresta appunto amazzonica, un ponte sulla foce che collega alla passeggiata che, fatto di ferro, è diventato una carena arrugginita dalla salsedine, un porticciolo che se fosse a Valona sarebbe curato con rispetto , una piscina abbandonata, i parchi dopo sette mesi ancora dimezzati e senza servizi igienici... Che vergogna!

La Grecia sta languendo, speriamo di non contagiarsi

Io amo la Grecia, già nei primi anni sessanta sono stato in Grecia, Patrasso, Canale di Corinto, Pireo, Atene, Salonicco, le isole..., tutto respirava storia non solo archeologia, storia dell'uomo e del pensiero umano che non avevo mai provato prima. Ora questo Paese dove è nata la nostra civiltà sta male, molto male. Il popolo deve rinunciare alle cose essenziali: medicine, cure ospedaliere, alimenti per sopravvivere. Gli ospedali chiedono ai medici dei malati oncologici le aspettative di vita prima di dare farmaci , più di 4 milioni di bambini non sono vaccinati, anziani con pensioni dimezzate sono a carico di familiari benestanti. Ma tutto questo non viene sufficientemente evidenziato dai media televisivi , analizzando le cause di questo declino pare irreversibile sulla pelle e la schiena indomiti dei greci che, forse, devono alle regole senza scampo della UE, della Germania che domina la Grecia, lo stato in cui versa ormai da qualche anno una popolazione di 10 milioni di persone. Speriamo, noi italiani, di non esserne contagiati anche se abbiamo le vaccinazioni facili , le sinecure in euro ad personam da distribuire, dimenticando i quasi 50 miliardi di debiti che la pubblica amministrazione deve al sistema produttivo privato.

La “Diga pesante” , gli euro mai spesi, il Papa imprenditore

GENOVA . Straordinario questo porto, questa città, che hanno fatto fare a a Papa Francesco all'Ilva, dopo l'intervento dell'ing. Garrè, un discorso che coinvolge il lavoro e il rapporto senza conflittualità tra imprenditori e lavoratori, con il distinguo degli speculatori che sono mercenari, di soldi e di braccia umane. La condanna della burocrazia, e, proseguiamo noi, dei suoi addetti al riparo di qualsiasi sommovimento sociale, ai legislatori incapaci di fare leggi chiare, alla giustizia di interpretare le leggi con buon senso. Ma in questo inestricabile groviglio di parole e di fatti , risorge nel porto, dopo gli ultimi anni di gestione amministrativa soporosa, il ministro Delrio che promette un miliardo, previo progetto (!) per lo spostamento della diga foranea che consenta alle portacontainer dell'ultima generazione di manovrare in sicurezza quando sarà pronto (quando ?) il tombamento del terminal di Calata Bettolo. Uno scherzo trovare i soldi e fare i lavori per spostare la diga verso il mare aperto; ci vorranno una decina di anni cominciando subito, e chi sa se a quella data il VTE di Voltri Pra' non sarà più che sufficiente per Genova , insieme a Vado . Aspettiamo il terzo valico e altre strutture che colleghino il Nord Ovest con il Nord Europa, la via della Seta, il corridoio Spagna , Lione, Piemonte , Veneto... Ma che ha fatto Merlo in tutti questi anni parcheggiando – come ha denunciato Marco Conforti- 347 milioni per investimenti nel porto bloccati dalla burocrazia? Parlare parole... Ma noi lo scriviamo da tempo con l'amico Pro Schiaffino.

Blueprint e la nuova Torre Piloti

Voi lo sapete, il sen, Renzo Piano a cui i giornalisti genovesi sono deferenti come fosse il santo patrono della città, non ci è mai piaciuto come archistar; le sue opere sono sempre in discussione , gli manca il sentimento quando idea e realizza chiese di culto simili a obitori o sale musicali senza acustica; gli mancano gli studi progettuali che portano al profondo del cuore il compimento un progetto; vedi il Waterfront, e il Porto Antico dove non è rimasto nemmeno un ponte storico; e ora c'è il Blueprint che fa avanzare il mare , spalma la Fiera e crea aspettative residenziali e , in fondo la Torre Piloti, uno stelo di acciaio con la sala operativa in cima a 60 metri sotto una tettoia di 30 metri per lato che, alla prima sventolata , se la porta via il padreterno. Che qualcuno persuasivo faccia ragionare i decisori di questi progetti , finché siamo in tempo.

A Genova il cervello che controlla le flotte, ma 30 anni fa...

ABB , la multinazionale presente in 130 paesi che è sempre stata all'avanguardia nel campo delle tecnologie dell'energia e dell'automazione, ha creato a Genova, come in altri centri all'estero, una sede operativa da cui saranno collegati i suoi tecnici con oltre settecento navi per monitorarne in via telematica il buon funzionamento delle apparecchiature di bordo , prevedere eventuali guasti , intervenire in tempo per manutenzione e riparazione a bordo. Il tutto in via telematica attraverso controllo remoto con l'ausilio dei satelliti e in collegamento

con gli uffici tecnici armatoriali.

E' doveroso ricordare che Genova è sempre stata antesignana nel progresso tecnologico.

Nel marzo 1987, nell'ambito del Progetto Cost 301 del CNR e Ditel, era stato realizzato a Ponte Spinola (chi se lo ricorda più nel porto vecchio), diretto dal prof. Ezio Volta e l'ing. Vincenzo Rogione un centro marittimo telematico di controllo del traffico nel Mediterraneo . Tutte le unità per ogni tipologia e dimensione dovevano comunicare al centro di Ponte Spinola , in ingresso da Gibilterra e Suez le loro rotte che venivano seguite in tempo reale su una mappa telematica. Una realizzazione scientifica al servizio della sicurezza in mare come avviene per l'aviazione ; purtroppo mancanza di fondi e altri obiettivi per il Porto Vecchio hanno fatto svanire una importante avveniristica realizzazione. Salutiamo ABB e il suo centro (coordinato dall'ing. Daniele Patuelli) che fa sentire meno soli e più sicuri a bordo gli equipaggi delle navi automatizzate.

In Germania vendono e leggono più quotidiani

Oggi in Italia non legge (quasi) più nessuno, un libro, un quotidiano , le edicole chiudono, dicono che i tempi sono cambiati, ci sono internet, i social, i tablet. Siamo a livelli di analfabetismo di ritorno. Eppure i nostri partner europei non sono proprio così arretrati.

Vediamo la Germania:

° numero totale di quotidiani tedeschi : 351

°quotidiani a diffusione nazionale : 7

° copie vendute al giorno (2015): 16,8 milioni
di cui venduti in abbonamento: 11,3 milioni

° utenti regolari dei siti online dei quotidiani tedeschi: 30,9 milioni

U.K. E Francia sono su quel livello se non superiori in copie cartacee. In Italia tra genitori e studenti si legge pochissimo, si fanno fotografie con i cellulari, ma, come ha detto Papa Bergoglio, le foto non fotografano la realtà, oltre che far sprofondare nell'ignoranza e nella superficialità i nostri giovani (dai 20 ai 35 anni di età), sempre agitati e poco riflessivi che pensano che basti un flash di news su youtube per aggiornarsi (fosse così) .Che società coatta!

Le università marittime dell'Albania e del Montenegro

Albania e Montenegro stanno progettando corsi di laurea nelle loro università per dare ai marittimi la possibilità di un'istruzione superiore. E' quello che si legge in un lungo e dettagliato articolo di una rivista croata che esamina le aspettative delle marine mercantili di questi paesi. Il Montenegro con le sue due compagnie che gestiscono una cinquantina di navi con oltre 2500 marittimi , (altri sono imbarcati con altre bandiere) . L'Albania oggi ha diverse società private con navi da 1000/2000 dwt , ma la sua flotta è modesta. Tuttavia i due paesi hanno impostato una strategia di rilancio della marina mercantile e di conseguente preparazione di personale marittimo, nell'ambito delle direttive IMO . Montenegro con l'Università di Kotor e in Albania con l'università di Vlora in collaborazione con gli atenei della Slovenia, Croazia, Spagna e Romania le scienze tecniche e le scienze nautiche diventano un complesso di studi il cui percorso porta alla laurea per chi va per mare. Due piccoli paesi che arricchiscono i confini orientali del Mar Adriatico , orgoglio e determinazione per lo sviluppo delle flotte mercantili e dei traffici in questo storico mare.

CONVEGNI

Navi passeggeri, porti e ambiente.

La svolta verde dello shipping: investimenti e opportunità

²
GENOVA Il 5 giugno si riuniranno presso la Stazione Marittima di Genova i principali armatori di navi da crociera e traghetti per un confronto sulle nuove tecnologie implementate sulle navi per rispondere alle esigenze in materia di sostenibilità ambientale. Al tavolo della discussione vedremo rappresentati MSC, Costa Crociere, Royal Caribbean, GNV, Grimaldi, Caronte & Tourist, con la moderazione di Angelo Marletta, giornalista di TTM – Tecnologie Trasporti Mare, organizzatore di questa seconda edizione del forum "Shipowners & Shipbuilding", insieme a The MediTelegraph e Secolo XIX. La "svolta verde" non riguarda solo le navi, ma anche il loro rapporto con le città che le accolgono, per questo motivo la seconda parte della mattinata sarà dedicata a un dibattito animato dal presidente di Federagenti Gian Enzo Duci, insieme - tra gli altri - ai presidenti dei porti di Genova, Civitavecchia, Venezia e il sindaco di Livorno. I lavori saranno aperti dal presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e da una relazione di Sandro Scarrone, presidente di CETENA (Fincantieri).

La cyber security per il cluster marittimo nazionale

ROMA Il cluster Marittimo non è immune dalle gravi minacce derivanti dagli attacchi informatici ed ormai tutte le istituzioni internazionali e nazionali si stanno attivando con indicazioni operative per fronteggiare il sempre maggiore rischio di intrusioni informatiche nei sistemi di gestione dei traffici marittimi.

Questo il tema del Seminario "La cyber security per il cluster marittimo nazionale" organizzato il 24 maggio 2017 da Confitarma al quale sono intervenuti numerosi rappresentanti di imprese marittime ma anche esponenti delle istituzioni ed esperti tecnici informatici.

Il Seminario è stato introdotto da Cesare d'Amico, Consigliere Confitarma e presidente del Gruppo di lavoro "Operatività nave", che ha illustrato le tappe del percorso compiuto fino ad oggi dalle aziende associate a Confitarma nel campo della maritime security, a partire dall'introduzione dell'ISPS Code, ricordando come "la metodologia sperimentata da Amministrazione e industria per individuare ed attuare insieme le misure di contrasto alla pirateria marittima nei mari del mondo si sia rivelata vincente e debba quindi essere presa a riferimento anche nella gestione di questa nuova minaccia per il cluster marittimo".

Francesco Chiappetta, dell'Istituto Italiano di Navigazione, ha svolto una analisi della minaccia informatica per il comparto marittimo evidenziando, alla luce delle recenti direttive IMO, l'impatto strategico dei rischi e della minaccia di un attacco cyber sia ai classici sistemi informatici che ai sistemi di governo della nave.

Il Prefetto Sandra Sarti, Vice Capo di Gabinetto del Ministero dell'Interno, ha richiamato l'importanza che hanno avuto, sul piano normativo, l'architettura di sicurezza cibernetica deputata alla prevenzione degli eventi dannosi ed alla difesa dello Stato da attacchi nello

spazio cyber, alla prevenzione e repressione dei crimini informatici, alla preparazione e alla risposta nei confronti di eventi cibernetici; sul piano politico, il coordinamento politico-strategico della presidenza del Consiglio e, sul piano operativo, il servizio della Polizia postale e delle comunicazioni e della Polizia di Stato competente su macro aree criminali, tra cui hacking e crimini informatici, financialcybercrime e cyberterrorismo.

Nunzia Ciardi, Direttore Generale della Polizia Postale, ha parlato della minaccia cyber per la sicurezza nazionale e del ruolo delle strutture di Law enforcement nella tutela delle infrastrutture critiche nel quadro delle nuove prospettive delineate dalla Direttiva NIS. “E' fondamentale consolidare una vera e propria cultura della gestione del rischio informatico. Soltanto attraverso questa crescita sarà possibile l'effettiva implementazione di un sistema pubblico/privato per l'innalzamento dei livelli di sicurezza informatica del Paese”.

Il Cv Attilio Montalto, Capo Ufficio 3°, Maritime security del VI Reparto Sicurezza della Navigazione, e il Tv Annalisa Vitale, organizzazione di sicurezza & VII Reparto, del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera, hanno parlato del Maritime cyber risk management e del recente censimento sul livello di security della flotta italiana e delle compagnie di navigazione nazionali.

Luca Lombardi, della società ISIA Group, esperto di sistemi di sicurezza, ha affermato che “nel momento in cui le compagnie di navigazione prendono coscienza della nuova minaccia informatica, possono considerare la cyber security come un'opportunità consapevole di crescita organizzativa, tecnologica e delle competenze a terra e a bordo”.

Concludendo il Seminario, Luca Sisto, vice direttore e Capo servizio Politica dei trasporti di Confitarma, dopo aver ringraziato tutti i relatori e gli intervenuti, ha ricordato l'invito rivolto da Cesare d'Amico alle Amministrazioni competenti affinché si collabori nell'individuazione degli interventi più utili a mitigare la minaccia informatica “Tale collaborazione potrebbe essere l'occasione proficua per condividere un gruppo di lavoro, in primis con il Sesto Reparto del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, atto ad individuare un percorso condiviso per l'implementazione delle misure minime necessarie da attuare”.

Roma, 24 maggio 2017 Confitarma - Noli Mazza

Tel: 06-674.81.249 Cell: 335-79.88.674 e-mail: noli.mazza@confitarma.it

LA LETTERA

Che lo scafo Italia ritorni in assetto

Caro Decio, innanzitutto ti ringrazio per aver pubblicato a pag. 12 e 13 del tuo D.L. n.19 quel mio sfogo che tu giustamente hai definito: “ La Marina azzoppata, la laurea triennale, il Ministero che non c'è, ecc.”. Sto notando comunque che il tuo DL News diventa sempre più interessante e partecipato da parte di chi opera nel campo dello “Shipping”, per cui ci si augura “ in primis “ da parte tua che ciò che scriviamo, che proponiamo e ciò di cui ci lamentiamo serva a chi ci governa per raddrizzare un po' la chiglia al fine che lo scafo Italia ritorni in assetto. Ciò che ha scritto l'amico Tobia Costagliola pag. 2 a pag. 7 è un vero saggio sulla sicurezza in mare, saggio molto molto dettagliato sui tanti aspetti della sicurezza concernenti chi naviga con mansioni di comando e chi procede ai controlli ed alle ispezioni sui natanti. La materia è molto complessa, ma Tobia Costagliola la esamina minuziosamente nei suoi particolari. Ci si augura, anche in questo caso, che quanto evidenziato da Tobia possa dare uno stimolo a chi di dovere per meglio agire. Ho letto poi a pag. 11 il commento di Enrico

Calzolari al mio sogno di aver visto mio zio Nicculin, naufragato nel 1941 nello stretto di Sicilia da una nave di trasporto truppe – lui fuochista –in seguito al siluramento da parte di un sommergibile britannico. Amichevolmente non concordo con l'interpretazione del sogno da parte di Calzolari che definisce il fatto di aver visto la testa ed il viso di mio zio emergere dal mare come una Resurrezione e una Rigenerazione dello spirito. Io nel sogno l'ho vissuta come una manifestazione dell'affetto che legava, io ragazzo di 8 anni, a quello zio di 41 anni tanto amato...e poi come una condanna di quella guerra insensata e stupida come tutti i conflitti. Personalmente, io, classe 1933, ora ottantatrenne, ho passato dai 7 ai 12 anni tutto il periodo bellico con la paura dei bombardamenti e con tanta sofferenza, e pur se bambino, mi chiedevo la ragione per cui lo zio adorato era morto...per chi? Per cosa? E vi prego di credermi, tutti, quando nelle sagre paesane sento il rumore assordante dei “ botti “, involontariamente li maledico poiché mi riportano al fragore delle bombe sganciate...ed inizio a tremare. Ma per finire sento ancora la mancanza dello zio, che era per me come un secondo padre, pur comprendendo che, dopo ben 76 anni dal fatto, avrebbe comunque raggiunto la meta finale per ragioni anagrafiche 117 anni. Come vedi, caro Decio, anche un fatto luttuoso come questo può far sorgere pareri diversi anche su di un argomento triste come questo.

Ugo Dodero

CANTIERI E TECNOLOGIA AVANZATA

ENI e FINCANTIERI, gas naturale per trasporto

Trieste, 29 maggio 2017 – L'amministratore delegato di Fincantieri, Giuseppe Bono, e quello di Eni, Claudio Descalzi, hanno firmato oggi un Memorandum of Understanding (MoU) per collaborare nel campo della Ricerca & Sviluppo, compresi eventuali studi di fattibilità, nell'ambito dei sistemi energetici e in particolare della catena per la valorizzazione del gas naturale.

Le intese, dal contenuto fortemente innovativo e di particolare importanza industriale, sono volte allo studio di progetti per lo sviluppo sostenibile e al sostegno dell'utilizzo del gas per trasporto. Prevedono infatti potenziali collaborazioni che spaziano dalla filiera GNL (Gas Naturale Liquefatto), alla catena di trasporto del gas naturale, ai sistemi per la valorizzazione del gas, sino ad arrivare a progetti di piattaforme galleggianti per la produzione offshore e la valutazione di progetti energetici a ridotto impatto ambientale.

Nell'ambito dell'intesa siglata oggi Fincantieri avrà modo di far leva sulle proprie competenze e tecnologie al fine di collaborare con Eni sia in Italia che all'Estero.

○*○*○*○*○*○*○

focus su ROLLS-ROYCE

Radici profonde e ricerche avveniristiche , 60 anni in Italia

La collaborazione industriale e la presenza di prodotti Rolls-Royce in Italia risale a oltre 60 anni fa. Prodotti italiani con realizzazioni Rolls-Royce sono stati esportati in tutto il mondo. E

con piacere notiamo che negli ultimi mesi questa collaborazione e questi risultati hanno avuto un ulteriore impulso.

Questo numero di focus Rolls-Royce illustra la straordinaria ampiezza della gamma di progetti in corso in Italia, nei settori navali, civile e militare, aereo e anche ferroviario.

Fincantieri ed Intermarine, ad esempio, esportano navi con componenti Rolls-Royce. Analogo discorso per Hitachi Rail, l'ex Ansaldo Breda, che ha vinto un contratto per 36 treni per le ferrovie Great Western in Inghilterra. La nave rompighiaccio Kronprinz Haakon per ricerche oceanografiche, recentemente varata da Fincantieri, ha un progetto funzionale di Rolls-Royce Marine.

In questo numero di focus news un'ampia gamma di attività, che comprendono anche il settore nucleare e gli ultimi sviluppi intorno allo stabilimento EMA in Irpinia.

Intermarine (Gruppo Immsi) ha recentemente completato lo scafo della prima delle due Unità navali polifunzionali ad alta velocità (Unpav), progettate e costruite dall'azienda per il Gruppo Operativo Incursori (G.O.I) - le Forze Speciali - della Marina Militare Italiana e pensate per operare in condizioni estremamente sfidanti.

Con i suoi 44 metri, è il più lungo scafo in vetroresina mai realizzato in Europa ricavato per processo di infusione. Rolls-Royce fornirà i motori e gli idrogetti che spingeranno le due Unità, realizzate a Sarzana (La Spezia), grazie a un sistema combinato di tre motori diesel MTU serie 2000 della divisione Power Systems di Rolls-Royce, accoppiati a tre propulsori a idrogetto KameRolls-Royce per il futuro della Marina Militare

Sono iniziati, presso lo stabilimento Fincantieri del Muggiano, i lavori per la realizzazione del primo dei sette Pattugliatori Polivalenti d'Altura motorizzati Rolls-Royce.

I mezzi saranno motorizzati con motori MTU 20V 8000 M91L, in grado di produrre ciascuno 10 MW di potenza, che saranno consegnati a partire da quest'anno. È la prima volta che motori MTU saranno utilizzati su nuove unità di superficie della Marina. La precisazione "nuove unità di superficie" è d'obbligo.

A partire dal 2016 motori MTU equipaggiano Il marchio MTU fa parte di Rolls-Royce Power Systems.

In crociera con Rolls-Royce e Fincantieri

La gamma di prodotti avanzati Rolls-Royce per le navi contribuisce anche alla realizzazione, da parte di Fincantieri, delle navi da crociera per le quali l'azienda italiana ha una posizione di leader nel mercato mondiale.

Gli accordi più recenti riguardano impianti di propulsione e macchinari di coperta per cinque navi che verranno costruite da Fincantieri negli stabilimenti di Monfalcone e Ancona.

Fincantieri ha varato la Kronprinz Haakon, la nave rompighiaccio per ricerche oceanografiche che prende il nome dal principe ereditario norvegese. La consegna è prevista entro la fine del 2017, per essere utilizzata dal Norwegian Polar Institute e dall'Institute of Marine Research (IMR), l'ente di ricerca oceanografico e ittico del governo norvegese e l'Università di Tromsø.

Kronprinz Haakon, destinata a operare nelle acque polari, sarà tra le più avanzate rompighiaccio al mondo e costituirà un presidio tecnologico per lo studio dell'ambiente marino. La nave, il cui progetto funzionale è stato curato da Rolls-Royce Marine, con circa 9.000 tonnellate di stazza lorda e lunga 100 metri, potrà ospitare 55 persone, tra ricercatori,

studenti ed equipaggio, oltre a due elicotteri e la complessa strumentazione per indagare la morfologia e la geologia dei fondali marini.

La nave è stata infatti costruita seguendo criteri che minimizzano l'impatto ambientale e riducono il rumore sott'acqua in modo da consentire studi su pesci e mammiferi marini e potrà svolgere attività di ricerca oceanografica e idrografica in qualsiasi contesto ambientale.

Nuovo incarico global per Stefano Lavezzaro

Stefano Lavezzaro è stato nominato Senior Vice President Global Sales Capabilities and Marketing della divisione Marine di Rolls-Royce. Da 17 anni nella società, oggi è responsabile per la funzione Sviluppo Vendite e Marketing Marine in tutto il mondo.

La navigazione autonoma e a controllo remoto Ultrafan e PGB per i motori aerei nel 2025 Abbiamo spesso sentito parlare di selfdriving car, ma la nuova frontiera dell'automazione potrebbe essere rappresentata da navi che si guidano da sole.

Se fino a pochi anni fa pensare a una nave, di piccole o grandi dimensioni, senza nessuno al timone poteva sembrare fantascienza, adesso i progetti in materia prendono sempre più corpo, tanto che Oskar Levander, Vicepresidente per l'innovazione della divisione Marina di Rolls-Royce, ha chiaramente affermato: "Non è una questione di se, ma di quando".

Infatti la Advanced Autonomous Waterborne Applications Initiative (AAWA), consorzio guidato da Rolls-Royce che vede la partecipazione dei principali atenei finlandesi e di imprese come Deltamarin e DNV, sta procedendo a grandi passi nella realizzazione delle c.d. "navi autonome e a controllo remoto".

In Finlandia il progetto AAWA sta portando avanti i suoi test in differenti condizioni operative e climatiche ed è stato creato un sistema simulato di controllo autonomo che permette di analizzare il comportamento dell'intero apparato di comunicazione di una nave. Secondo alcune stime, una prima forma di navigazione a personale di bordo ampiamente ridotto si potrebbe avere già nel 2020, per arrivare poi a una completa automazione, anche per le

tratte oceaniche a lungo raggio, intorno al 2030.

Nel 2035 potremmo ammirare grandi navi che solcano gli oceani senza alcuna necessità di conduzione umana a bordo.

Il progetto AAWA è fortemente sostenuto da armatori e operatori del settore e rappresenta un'iniziativa pionieristica nel suo genere, anche per le sinergie create tra i mondi dell'impresa e della ricerca.

Lo scorso 10 aprile l'azienda ha sottoscritto un accordo con il costruttore navale norvegese "Kleven" per fornire il suo innovativo crossing system automatico per due nuovi traghetti.

Il sistema sarà in grado di controllare i traghetti che attraverseranno il fiordo tra Flakk e Rørvik che collega la penisola di Fosen a Trondheim.

In Norvegia, i contratti per la realizzazione di nuovi traghetti prevedono limiti stringenti sul consumo annuo di carburante e questi nuovi sistemi automatici permetteranno alle imbarcazioni di mantenere la rotta con estrema precisione e di assicurare un efficiente equilibrio tra accelerazione e frenata, evitando conseguentemente sprechi di energia.

L'accordo in argomento fa seguito ad altre intese precedentemente sottoscritte da Rolls-Royce con realtà quali McGregor o centri di ricerca d'eccellenza come il "Technology Centre for Offshore and Marine" di Singapore e l'Università di Tampere.

Rolls-Royce ha clienti in oltre 120 paesi, comprese più di 380 compagnie aeree società di

leasing, 160 forze armate, 4.000 clienti navali, di cui 70 marine militari e oltre 5000 clienti nel settore nucleare -

Rolls-Royce è presente in Italia in qualità di investitore, partner, fornitore e cliente da sessant'anni. Gli oltre 650 dipendenti Rolls-Royce in Italia lavorano in cinque sedi: EMA in provincia di Avellino, Rolls-Royce Marine e Rolls-Royce Power Systems a Genova, MTU Italia a La Spezia, Trigno Energy, in provincia di Chieti. La sede regionale italiana di Rolls-Royce International è a Roma. Tutte le Forze Armate italiane utilizzano aerei ed elicotteri con motori Rolls-Royce o motori sviluppati congiuntamente da Rolls-Royce e i suoi partner italiani. La Marina Militare Italiana, la Guardia di Finanza e le Capitanerie di Porto utilizzano vascelli con sistemi di propulsione Rolls-Royce. EMA - Europea Microfusioni Aerospaziali SpA, realizza pale e palette attraverso fusioni di altissima precisione per un'ampia gamma di turbine di Rolls-Royce e di altri clienti, fra i quali Ansaldo Energia.

A Genova Rolls-Royce Marine effettua attività di manutenzione e revisioni per navi e grandi yacht. La presenza del centro contribuisce a rafforzare il ruolo strategico di Genova come fulcro dell'attività navale nel Mediterraneo.

MTU Italia collabora con le maggiori aziende navali italiane come Fincantieri, Intermarine, Cantieri Vittoria, Azimut, Ferretti, Overmarine e Sanlorenzo. Ci sono molte sinergie fra MTU e la divisione Marine di Rolls-Royce Trigno Energy, con sede in provincia di Chieti gestisce un impianto di co-generazione di energia e calore interamente progettato e realizzato da Rolls-Royce.

*Testi curati da Interazione srl ; tel 06 3724517 - n.brough@interazione.it
www.rolls-royce.com*

CULTURA E LETTURA

ROMA E IL MARE viaggi e ambienti mediterranei dall'antichità al Medioevo

Mercoledì 7 giugno 2017 ore 18.30 presso i locali della Libreria Il Mare Via del Vantaggio, 19, Roma si svolgerà la presentazione in anteprima del volume

ROMA E IL MARE viaggi e ambienti mediterranei dall'antichità al Medioevo
di Pino Blasone, Ettore Janulardo, Mario Marazzi e Claudio Mocchegiani Carpano

Saranno presenti Pino Blasone, Ettore Janulardo e Claudio Mocchegiani Carpano
Coordinano l'incontro Milena Romeo Presidente Cara Beltà .Pina D'Alatri Giornalista
dialoga con gli autori Pippo Cappellano Giornalista, documentarista-

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

Roma e il Mediterraneo: un rapporto complesso, che evoca conflitti egemonici, migrazioni, incursioni predatorie, rivolgimenti religiosi. Nell'orizzonte geopolitico del Mare nostrum, dai tempi pagani ai secoli della Chiesa, la città eterna cambia pelle e ridefinisce i propri ruoli, con

discontinuità sovente traumatiche, mentre insiste a rivendicare la propria universalità. Anche quando si riduce a una città di piccole dimensioni, come avviene tra il IX e il X secolo, Roma rimane Caput mundi, per il suo passato di potenza e il suo presente di capitale della cattolicità. Nel corso della sua lunga storia essa non smette inoltre di rispecchiarsi e di ritrovarsi nelle acque, nei tópoi e nei miti del suo fiume, il Tevere, mentre rinviene brani significativi della propria identità nel suo antico porto di Ostia, nei commerci, nelle navigazioni d'altura, nelle sue difese costiere. In questo orizzonte, materiale e immateriale, erompe allora un mondo di relazioni, in cui approdano religioni, convengono pensatori pagani e cristiani, si stanziavano eserciti e predoni, villeggiano papi e si sedimentano miti. In questo lavoro, curato e introdotto da Sebastiano Tusa, quattro studiosi offrono alcuni scorci emblematici di questa lunga vicenda, da prospettive diverse ma tutte affascinanti.

PROCIDA , un libro di fotografie e una poesia di Eduardo De Filippo

Caro Decio, è proprio vero quello che tu scrivi, per un giornale cartaceo sento autorevolezza e profondità ; le tue News le leggo sempre stampate. Molto interessanti le notizie sul Mare di Silvestro Sannino e le belle osservazioni di Vittorio G.Rossi. Al riguardo sommamente invio la composizione di Edoardo De Filippo: O MARE FA PAURA che rivedrei volentieri sulla DL News.. Intanto un saluto e un ricordo dall'ISOLA PIU' IMPORTANTE DEL GOLFO DI NAPOLI.

Salvatore Scotto di Santillo

Il ricordo è il libro PASSEGGIATA A PROCIDA , ed Nutrimenti, 2017, un volume splendido e suggestivo di immagini fotografiche, un racconto punteggiato da sapienti didascalie che accompagnano il lettore incuriosito del calore cromatico e delle luci/ombre dell'itinerario nell'isola che , come avevo già scritto, sembra volersi nascondere a fianco , ma non troppo , delle blasonate Capri e Ischia . Immagini che raccontano , gustose, da vivere , da assaggiare, altroché digitalizzare la propria anima. Scotto di Santillo , uomo di mare e di scienza, già responsabile della flotta oceanografica del CNR, capitano sui transatlantici, è un procidano che mi manda, insieme a Domenico Ambrosino le cronache e le storie di quest'isola che vive avvolta nella sua cultura e tradizione. (DL)

“ 'O MARE FA PAURA”

Accussi' dice 'a gente
guardammo 'o mare calmo
calmo cumme na tavula
E dice 'o stesso pure
dint''e gghiurnate' e vierno
quanno 'o mare
s'aizza

e l'onne saglieno
primm'a palazz' 'e casa
e po' a muntagne.
Vergine Santa...
scanza 'e figlie 'emamma !

Certo
pe' chi se trova
cu nu mare ntempesta
e perde 'a vita,
fa pena.
E sogno 'o primmo
a penza' ncapo a me:
< Che brutta morte ha fatto
stu pover' ommo,
e che mumento triste c'ha passato >.
Ma nun e' muorto acciso.
E' muorto a mmare.
'O mmare nun accide.
'O mmare e' mmare,
e nun 'o sape ca te fa paura.

.....
.....

lo quanno'o sento,
specialmente 'e notte.
cumme stevo dicenno
nun é ca dico:
<'O mare fa paura>
ma dico:
<'O mare sta facenno 'o mare>

EDOARDO DE FILIPPO

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

Il Romanticismo di Ugo Doderò

E' possibile tradurre in realtà questi sentimenti che sembrano "utopie" in questo mondo senza valori, senza un "nulla"?

Secondo una ricerca fatta sul dizionario di lingua italiana "Garzanti", il Romanticismo nacque per contrastare le correnti del Classicismo e della " Philosophie des Lumieres " (Illuminismo) andando alla ricerca di una nuova visione del mondo che comprendesse il culto delle tradizioni e della storia e la valorizzazione della fantasia e dei sentimenti dell'uomo.

Il Romanticismo ispira sentimenti crepuscolari, malinconici nei confronti dei paesaggi, delle sensazioni oniriche e per questo viene spesso giudicato come espressione di un estremo sentimentalismo, e di passionalità.

Nel campo letterario il " Romanticismo" è rappresentato da un movimento culturale con scrittori molto noti ed apprezzati che hanno creato un nuovo modo di scrivere: Victor Hugo, Stendhal, ecc. Nel campo musicale il " Romanticismo" ha avuto i suoi compositori definiti giustamente " Romantici": Chopin, Schubert, Listz. Schumann, Tchaikowski ed altri. Musica veramente immortale!

Per quanto mi concerne credo personalmente di essere un "romantico" che, nel campo musicale , adora la musica dei compositori di cui ho testè parlato, e che nel campo letterario predilige gli scrittori romantici.

Inoltre sono una persona che ama la natura, i paesaggi , i panorami, i tramonti che infiammano gli orizzonti e le albe che annunciano i giorni...Mi entusiasma dinanzi alla bellezza delle cose, degli animali, dei fiori che sbocciano e delle piante lussureggianti...Devo confessare che mi entusiasma pure dinanzi alla bellezza esteriore ed interiore di una graziosa signora, alla sua gentilezza, alla sua gioia di vivere ed alla sua intelligenza.

Il Romanticismo è vita, e poesia infinita.

Il Romanticismo è amore, mani che si stringono, sguardi che teneri s'incrociano, giuramenti di fedeltà e promesse di reciproca attesa.

E' possibile tradurre in realtà questi sentimenti che sembrano "utopie" in questo mondo senza valori, senza un "nulla"?

Dipende da noi.

Ugo Dodero

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

LE NOTE DI CARLA MANGINI

Una lettera di Benjamin Franklin

Caro Signore,

ho ricevuto la vostra lettera del 13 corrente, con l'unito materiale e quel che mi dite della vostre condizioni davvero mi affligge. Vi spedisco entro questo plico dieci luigi d'oro. Non intendo donarveli, di certo, ma soltanto di darveli a presto. Con la buona reputazione di cui godete, quando tornerete nel vostro paese, troverete sicuramente qualche impiego che vi metterà un giorno un giorno di pagare i vostri debiti. Se vi imbatterete allora in un uomo onesto, il quale si trovi nelle medesime angustie in cui

siete voi adesso, abbiate la bontà di sdebitarvi verso di me prestandogli la medesima somma; ma raccomandategli caldamente di soddisfare al suo debito, nello stesso modo, tosto che le condizioni sue glielo permettano e l'occasione se ne presenti. Spero che il mio denaro passi così per molte mani prima di incontrare un briccone che osi arrestarne la circolazione. Ecco il mio piccolo strattagemma per far del bene con poco denaro. Non sono abbastanza ricco per ispendere molto in opere buone; mi bisogna osare ogni astuzia per trarre da una piccolezza il maggior partito possibile. Faccio voti per il buon successo del vostro memoriale e per la vostra prosperità avvenire.

Vostro umilissimo

Benjamin Franklin

Passy, 22 aprile 1784

f i n e