

## DL NEWS comunicazioni 3 giugno 2018

Alcune pagine di DL NEWS con immagini sono pubblicate nel profilo Facebook del dottor Stefano Briata al [www.facebook.com/briata\\_stefano](http://www.facebook.com/briata_stefano) e [facebook.com/dlnews2008/](http://facebook.com/dlnews2008/)  
Ai sensi delle nuove normative comunitarie GDPR in vigore dal 25 maggio in merito alla cosiddetta Privacy preghiamo i nostri destinatari che, ove non desiderassero ricevere DL NEWS, di comunicarcelo, altrimenti la navigazione prosegue con la nostra carretta telematica.

### Beppe Costa, Cavaliere del Lavoro

Il dottor Giuseppe Costa, patron di Costa Edutainment che gestisce l'Acquario di Genova, i musei del mare, e cento altre attività simili e imprenditoriali sparse in Italia, è stato insignito dell'onorificenza di Cavaliere del Lavoro. All'amico Beppe i complimenti e gli auguri per una navigazione sempre spumeggiante di attività.

### Quando i pronomi fanno danni SHE no IT

No, non mi sono ancora abituato a considerarla un ...neutro, come non si può chiamare altrimenti Madre Terra e Madre Natura, Madre Patria, sono gender anche loro ?

Una nave è una signora, dalla livrea allo scafo alla chiglia, alle tante civettuole attenzioni che le dedichiamo, no non è come la nostra automobile, è il simbolo della femminilità. Anche la nostra piccola barca. Il comandante Buatier de Mongeau rivolgendosi al nuovo comandante della Eugenio C all'ultimo viaggio disse: “ *She is yours* “... Eppure, quando proprio il Lloyd's List, il quotidiano dello shipping, si fece promotore di una campagna per abolire il pronome “ she “ cui rivolgersi alle navi, tutta la comunità marittima del mondo obbedì senza fiatare. E ora, come leggete o avete letto nelle riviste qualificate come Sea History alla nave ci si rivolge col pronome “ it “. Ormai sono passati troppi anni, almeno venti, ma io, se debbo chiamarla, mi rivolgerò sempre con il lei, she, femminile, o c'è qualche decreto del MIT che me lo impedisce ? ( DL )

### I 150 ANNI DELLA RIVISTA MARITTIMA

Il numero di aprile della Rivista Marittima, mensile della Marina Militare, è dedicato all'anniversario dei 150 anni ( 1868-2018 ) con la copertina sullo sfondo del primo numero. Scrive il direttore, Daniele Sapienza ..., “ *La Rivista si è proposta fin dall'inizio di arricchire il pensiero marittimo nazionale ... nella mai venuta meno convinzione che la marittimità sia e continui a essere una vocazione piena e importante per l'Italia, non già un modo di dire o semplicemente uno slogan...* ”

Questo numero ospita una “ batteria “ di interventi di grossi nomi dello studio e dell'approfondimento geopolitico e militare sull'Europa e il Mediterraneo, saggistica e

storia con le utili rubriche. Tutto il panorama che propone questa rivista, lo abbiamo scritto tante volte, sarebbe da leggere e discutere non solo nei luoghi deputati , ma anche nei ritrovi della vita civile per capire meglio dove “stiamo andando e come ci stiamo armando” , senza fare sconti a nessuno . La geografia distributiva esige una presa di coscienza per capire come la terra cambierà fisionomia, i mari , particolarmente il Mediterraneo e l'Oceano Indiano, saranno i punti di ebollizione dei predatori, la Storia non cambia, del terzo millennio. [rivistamarittima@marina.difesa.it](mailto:rivistamarittima@marina.difesa.it) (DL)

---

## TECNOLOGIA TRASPORTI SICUREZZA ASSICURAZIONI

### TOWARD AUTONOMOUS SHIPS IL FUTURO DELLO SHIPPING

GENOVA “Toward autonomous ships come cambieranno il mondo dello shipping  
Conferenza a Genova organizzata da theMediTelegraph e TTM

Genova, 13 giugno 2018 - Istituto Nautico San Giorgio. Moderatore il giornalista  
Angelo Marletta coordinatore della rivista TTM

I temi:

Tecnologie a bordo e a terra /Costi di gestione e costi per l'innovazione/ Finanziamenti e mercato/Ambiente ed emissioni/ Sicurezza/ Normativa e assicurazioni /Formazione e occupazione.

Segreteria organizzativa: [forum@themeditelegraph.com](mailto:forum@themeditelegraph.com)

### SEAFUTURE 2018

LA SPEZIA Sesta edizione del hub of your business at sea come recita la reclame dal 19 al 23 giugno che si svolgerà a La Spezia presso l'Arsenale Militare della Marina .

La sesta edizione ha come obiettivo la creazione di connessioni di business e sinergie tra l'industria, MM Italiana - Marine Estere, PMI e mondo della ricerca.

Evento di riferimento per tutti gli attori internazionali della blue economy, Seafuture è anche l'unico al mondo dedicato all'upkeeping e upgrade delle unità Navali con le più avanzate e sofisticate tecnologie esistenti.

Quest'anno sarà dato risalto al ruolo del trasporto marittimo, alla sicurezza in mare e ne verranno approfondite le tematiche più importanti dando particolare attenzione al mondo marino. Dalla gestione dei porti alla protezione delle coste e all'impiego dell'acqua.

. Per informazioni [www.seafuture.it](http://www.seafuture.it) ; [seafuture@ediconsult.it](mailto:seafuture@ediconsult.it).

## MASMET un MASTER PER ASSICURAZIONI MARITTIME E DEI TRASPORTI

**GENOVA** Inaugurazione del Master universitario di I livello

Assicurazioni marittime e dei trasporti MASMET lunedì 4 giugno 2018 ore 10.30

Sala delle Lauree, Dipartimento di Economia Università di Genova

Via Francesco Vivaldi 5, Genova

Presenti le aziende del comparto assicurativo promotrici del Master - che intervengono con una presentazione - l'evento prevede anche una lectio magistralis della Dott.ssa Giovanna Ghigliotti, Direttore Tecnico Danni e Sinistri della Unipol Sai.

## ○○○○○○○○○○○ UNA NUOVA RUBRICA ○○○○○○○○○○

### LA CASELLA DELL'ASSICURATORE MARINE

*Apriamo da questo numero una nuova rubrica dedicata alle assicurazioni marine, proprio come risposta e proposta ai progetti e alle realizzazioni delle navi a forte componente automatizzata.*

### GLI ARMATORI SONO ANCORA TIEPIDI SULLA BUSINESS INTERRUPTION DOVUTA AI CYBER RISKS, BROKER E COMPAGNIE INFORMATICHE CERCANO PIATTAFORME DATI PER STABILIRE IL VALORE CORRETTO DEI PREMI

Nell'ultimo anno abbiamo assistito a un nuovo e vigoroso impulso nella ricerca e applicazione di quelle attività, che alla fine degli anni sessanta del secolo scorso erano state racchiuse sotto il termine di "Automazione Navale", e che hanno visto il loro culmine nella realizzazione di progetti volti a realizzare una versione moderna di "autonomous vessel" o per usare un termine futuribile, una nave drone.

A tal proposito, proprio a metà del prossimo mese di giugno verrà organizzato un nuovo Convegno a Genova, dalle testate giornalistiche "The MediTelegraph" e TTM dal titolo "Toward Autonomous Ships", e che raccoglierà l'opinione dei più autorevoli esperti in materia.

Come ampiamente dibattuto, anche sulle pagine di DL NEWS, l'idea di costruire una nave senza equipaggio, non è di oggi, anzi vi sono stati numerosi casi in cui l'industria navale già durante la fine degli anni sessanta e primi settanta, aveva perfezionato la

possibilità di navigazione attraverso sistemi elettronici di automazione avanzata tenendo conto delle numerose variabili presenti nella strumentazione di bordo, seppur sempre con la presenza a bordo dell'equipaggio (es. m/n Esquilino ,m/n Dolabella,Francia, - con equipaggio polivalente -Sea Sovereign, Svezia , senza poi dar seguito a un loro utilizzo su larga scala, tranne il naturale progresso tecnologico sviluppatosi negli anni '80.

Invece, ora , sotto l'impulso dei colossi dell'industria motoristica e navale, su tutti Rolls Royce ma anche Wartsila solo per citare qualche esempio, e dell'industria dell'automazione (ABB, IBM ), stiamo assistendo a una nuova ondata di progetti, e nel caso della m/n Yara Birkeland, un feeder realizzato da una joint venture tra Koengsberg e Yara, primario gruppo chimico norvegese. La realtà è che la navigazione autonoma sembra prendere forme più concrete seppur allo stato attuale soltanto per un suo utilizzo legato al piccolo cabotaggio (linee di collegamento fra città ubicate fra i vari fiordi norvegesi).

Se da un lato per la progettazione e le tecniche di realizzazione, come visto, siamo in una fase ormai avanzata, e da un punto di vista normativo si è preso coscienza e individuato da parte delle organizzazioni preposte (IMO e IACS), che le attuali normative dovranno essere riviste (si prevede che lo studio venga completato nel 2020), e più recentemente la MSC (Maritime Safety Committee) all'interno dell'IMO ha individuato e approvato una specifica regolamentazione per quelle navi che saranno catalogate sotto il termine di MASS (Maritime Autonomous Surface Ship ), mi permetto di spostare l'attenzione sulle possibili implicazioni che riguardano più specificatamente questi mezzi, e che non esistevano agli albori dell'Automazione Navale, e cioè i c.d. "Cyber risks " o "Cyber security", le cui problematiche e implicazioni, al momento a mio avviso vengono ancora considerate marginali.

E' ovvio, che un sempre e maggior ricorso di sistemi informatici di bordo, collegati fra loro da una centrale operativa che opera da remoto, esponga a rischi di questo genere, che di conseguenza chiamano direttamente in causa il lavoro delle Compagnie di Assicurazione trasporti, che diventano gioco forza anch'esse parte integrante dell'intera problematica e primari attori.

Mi riferisco, non soltanto alle possibili implicazioni di un futuro, che sembra ormai prossimo, in cui i casi di utilizzo commerciale di mezzi a navigazione autonoma saranno incrementati, ma a una realtà attuale; già buona parte della navigazione si basa su strumenti informatici sempre potenzialmente esposti a cyber risks e che aveva spinto le Compagnie di assicurazione del ramo Marine alla realizzazione di una specifica copertura ad hoc per queste tipologie di rischio, come già succede per altri rami di attività.

La reazione a cui stiamo assistendo, da un anno a questa parte, da parte degli Armatori i è stata abbastanza tiepida; si è preso coscienza dell'incremento potenziale del rischio, ma al più questo si tramuta nella richiesta di reintroduzione della clausola 380 (Istitute Cyber Attack Exclusion Clause) delle ITCH 1.10.83 (Istitute Time Clauses Hull), e che in estrema sintesi espone l'Assicurazione al pagamento di tutti quei danni dovuti ad attacchi cyber (per esempio un urto in banchina causato da un black out del sistema di comando a seguito di un virus). Per quello che è la comune esperienza, questa richiesta tende a soddisfare,solo dopo accurata analisi dei Report forniti dall'Armatore in relazione a tutte le misure di prevenzione che ha

implementato, ben sapendo, però, che anche i più sofisticati sistemi di Antivirus, Antispyware, Antiphishing e doppi Firewall, possono non rappresentare una garanzia assoluta. Inoltre, così rimarrebbero sempre esclusi tutti i danni economicamente più onerosi, come l'interruzione del business.

Si ricorda che l'attacco cyber del giugno del 2017 attraverso il virus "ramsonware", meglio conosciuto con il nome di "Petya/NotPetya" ha causato alla Compagnia Maersk perdite stimate pari a 300 M di dollari e il blocco totale di 17 terminal portuali.

### Un mercato premi ancora immaturo

Anche se, da uno studio prodotto da Allianz Risks Barometer il Cyber Risk si attesta come uno dei 3 top business risk per il 2018, è di contro emerso durante l'ultima Conferenza di Parigi della OECD (Organization for Economic Cooperation and Development), come il Cyber risks per il mercato assicurativo e riassicurativo risulti essere un mercato immaturo e non pronto. A suffragare questa tesi, il dato che mentre diversi business hanno già una forma di assicurazione specifica, solo il 20%-35% ha una copertura ad hoc contro i rischi cyber.

A suffragare questi dati, è anche il parere di Warren Buffet, grande "guru" della finanza mondiale e azionista di maggioranza di uno dei più grandi gruppi del comparto assicurativo e riassicurativo, Berkshire Hathaway, secondo il quale i cyber risks non sono ancora sufficientemente percepiti e quindi la sua Compagnia non sarà il pioniere della "Cyber Insurance". Ma quali possono essere le ragioni di questa affermazione? Una spiegazione può risiedere nell'estrema difficoltà di stabilire un premio, cioè un prezzo per questo tipo di polizza; mancano i dati attraverso i quali gli attuari delle varie Compagnie di Assicurazione arrivano a una tariffa profittevole. C'è ancora poca percezione dell'impatto economico che questi rischi possono portare, anche se molti li accostano, e con ragione, a eventi di tipo naturale (uragani e terremoti). Tuttavia, per ovviare a queste problematiche diversi brokers del settore assicurativo stanno studiando con le società del comparto informatico a vere e proprio piattaforme dati, che possano fornire un concreto aiuto alle Compagnie (es CyberCube sviluppato dal Broker Guy Carpenter con Symantec, e Willis Towers Watson con IBM Security).

Sembra quindi che il mondo armatoriale non sia interessato, al momento, a una specifica copertura "ad hoc", che lo metta al riparo anche contro la "Business Interruption" dovuta ad un "cyber attack", ma è proprio di questi giorni una nuova isolata richiesta di informazione da parte di qualche Armatore. Se l'industria di settore spinge per arrivare in tempi brevi a un utilizzo commerciale dell "Autonomous vessel", con tutto quello che ne consegue, sarà prima o poi inevitabile un ricorso a questo nuovo tipo di polizza, che per un settore storicamente maturo come quello delle assicurazioni, specialmente del ramo Marine, diventerebbe un non trascurabile valore aggiunto.

Il progetto per ora è nel cassetto, ma lo studio deve andare avanti.

Adalberto Bertoli

# LA NAVE AUTONOMA E QUALCHE SAGGIO CONSIGLIO

## A colloquio con l'Ing. Cap. Giorgio MAREGA

### TRIESTE

Ricordo una cosa interessante sulla automazione navale.

Prima dell'Esquilino ci furono Marconi e Galilei, dotate di ciò che precedeva una reale automazione navale. Erano le prime navi non militari al mondo dotate di una automazione in macchina "moderna" a logica elettronica. Progetto di punta, l'automazione fu affinata "sul campo" nei primi 2 anni di navigazione. Della serie "In automazione non si prevede mai tutto". Sarei desideroso di rileggerne le specifiche e la storia, credo molto educativa.

### L'INTELLIGENZA ARTIFICIALE

Volevo fare una piccola NON osservazione sul tema della intelligenza artificiale e della sua applicazione a bordo di veicoli e di navi.

Sono 41 anni che giro per industrie e luoghi vari a rimediare imprevisti. Non con la 24-ore in pelle umana e cravatta firmata, ma con elmetto, tuta, cacciavite e oscilloscopio. La borsa dei ferri è nobilitata da calibro e da martello.

Ecco. io non scriverò nulla sulla intelligenza artificiale a bordo di navi.

Perchè sembra non sia stata messa a punto ancora in ambienti a basso rischio come la classificazione dei dati.

Io sono ancora chiamato a cercare malfunzionamenti dove un falso contatto fa impazzire e manda in blocco un impianto industriale. O dove un piccolo capannone resta senza energia elettrica perchè le viti di un gracile interruttore non si possono stringere a fondo. O a viaggiare qualche mila chilometri per riscontrare di nuovo la saturazione di una rete dati su cui un progettista si ostina a veicolare anche i segnali di emergenza. O dare parere su una lampadina LED che dura 30.000 ore, salvo il suo alimentatore che si guasta a causa di saldature fredde, problema che in Italia si è risolto da 40 e passa anni.

Non è polemica, è riflessione sul concetto "forse l'omo e la donna i servi ancora"

### Un convegno sulla AI

Ero qualche giorno fa ad ascoltare un convegno sulla AI e il suo impatto sui lavoratori. Chi parlava non aveva mai visto le macchine automatiche per incartare le caramelle e credeva che per riempire di salsa di pomodoro i barattoli ci fosse bisogno di un robot umanoide. Forse non aveva mai visto una catena di confezionamento per alimentari. In sala, di 400 fra studenti e professori universitari, forse nessuno. Io ne ho viste una decina, da quei maledetti sensori per latta che non recepiscono i barattoli di plastica all'erogatore di salsa di pomodoro che doveva essere più veloce della accelerazione di gravità. Schizzi di pomodoro supersonici. Taroccato l'indicatore di produttività della

linea, tutti vissero felici e contenti... Il mondo finto è cominciato da un pezzo, per me da quando gli ingegneri tecnici sono stati mandati in pensione e sostituiti da ingegneri amministrativi che creavano i soldi dallo spendere più soldi. ("Nella spesa sta il guadagno" e tutti ad applaudire).

Giorgio Marega

---

## TAR LIGURIA bocchia il MIT sulle certificazioni professionali e riabilita i marittimi

Sull'Avvisatore Marittimo ( 16/5) quel “segugio di razza” che è Alberto Ghiara, ha pubblicato la notizia della sentenza , notizia molto ben documentata, del ricorso fatto al TAR Liguria ( avverso la Capitaneria di Porto ) di alcuni capitani tramite gli avvocati Medina e D'Arrigo che hanno ribaltato finalmente la arroganza e l'ignoranza del MIT degli ultimi anni. Un vulnus che ha costretto con decreti e circolari a una vita da cani ai marittimi per riconoscere in base a STCW IMO la validità delle loro certificazioni. In particolare la sentenza n. 00433 del 8/5/2018 del TAR si riferisce al Decreto 1/3/2016 del del MIT “ Procedure per il rinnovo delle certificazioni rilasciate ai sensi della STCW”. L'odissea delle loro peregrinazioni tra esami e corsi , le interpretazioni non omogenee dell'autorità marittima non sempre congrua e aperta nei confronti dei lavoratori del mare, sono state finalmente riconosciute .Ora la materia andrà ai nuovi inquilini del MIT per una revisione delle procedure. ( DL )

## Comitato Nazionale Welfare per la Gente di mare

Un rinnovato impulso per la piena attuazione delle norme a tutela dei lavoratori marittimi stranieri nei porti nazionali.

ROMA Si è riunito presso il Comando Generale delle Capitanerie di Porto – Guardia Costiera, il Comitato Nazionale Welfare per la Gente di mare, associazione tra i rappresentanti del cluster marittimo che, dal maggio 2006, avvicina istituzioni e associazioni di volontariato, per il supporto ai lavoratori marittimi. Il comitato, ancora oggi, è depositario dell'alto valore etico che volle attribuirgli l'Ammiraglio Ispettore Capo Raimondo Pollastrini, promotore e fondatore dell'iniziativa: garantire centralità alla gente di mare e riconoscere l'associazionismo come parte del sistema portuale per l'accoglienza e l'assistenza ai lavoratori marittimi stranieri.

Presenti al tavolo, il Comandante Generale, Ammiraglio Ispettore Capo Giovanni Pettorino, nella qualità di Presidente neo eletto, e l'Arch. Mauro Coletta, Direttore Generale per la vigilanza sulle autorità portuali, le infrastrutture portuali e il trasporto marittimo e per vie d'acqua interne. A testimonianza della rilevanza del momento, presente al completo la rappresentanza delle associazioni di categoria, del

terzo settore ed i sindacati dei lavoratori marittimi: Confitarma, Fedarlinea - oggi rappresentata da Assarmatori -, Fedepiloti, Angopi, Stella Maris, Apostolato del Mare, Fit-Cisl e Cirm.

Nel consueto spirito di collaborazione tra istituzioni ed associazioni di categoria che lo compongono, il Comitato ha individuato una nuova missione associativa, coerente con l'intervenuta ratifica della Maritime Labour Convention (MLC 2006) per effetto della legge 23 settembre 2013, n. 113. E' stata infatti approvata, all'unanimità, la modifica dell'atto costitutivo del Comitato con l'obiettivo di dare piena attuazione alla MLC 2006, anche attraverso il coordinamento e l'indirizzo unitario delle attività dei Comitati Territoriali del Welfare della Gente di Mare a beneficio dei marittimi stranieri.

Il Direttore Generale, Arch. Mauro Coletta, ha sottolineato l'importanza del Comitato, assicurando convinto sostegno alle iniziative. "La missione del Comitato – ha proseguito il Direttore generale – "è connaturata allo spirito unitario che contraddistingue la stretta relazione tra l'articolazione centrale dell'Amministrazione delle infrastrutture dei trasporti e la propria componente sul territorio costituita dalle Capitanerie di porto. E' per questo che la direzione generale assicurerà pieno supporto istituzionale per la realizzazione degli obiettivi che il Comitato si prefigge, in linea con i compiti della direzione generale svolti a servizio del personale marittimo."

Nel suo intervento, l'Ammiraglio Pettorino ha rimarcato l'importante traguardo oggi raggiunto in termini di sinergie tra categorie professionali, volontariato ed istituzioni pubbliche. "Siamo dinanzi ad una nuova fase, - ha dichiarato - per una rinnovata azione di concreta risposta ai bisogni dei lavoratori marittimi stranieri che transitano dai nostri porti. Attraverso l'importante opera di coordinamento dei comitati territoriali, distribuiti nei principali porti nazionali, il Comitato nazionale per il welfare della gente di mare, all'interno del quale sono rappresentate le diverse componenti del panorama marittimo e portuale, è portatore di un messaggio di alta valenza morale e di civiltà che oggi assume nuovo vigore". Il Comandante Generale ha infine ringraziato i componenti del Comitato per la partecipazione ed il convinto sostegno a questa nuova fase, sottolineandone l'importante valore umano e sociale. Essa rappresenta, specie nell'attuale frangente, un segno concreto di unicità di intenti e piena coesione tra le diverse componenti del cluster marittimo. Appuntamento al 25 giugno, per la convocazione straordinaria del comitato in occasione della giornata mondiale del marittimo.

---

## LE LEZIONI DEL PROFESSOR SILVESTRO SANNINO

### OSSERVAZIONI INTORNO ALL'ABBANDONO DI NAVE... (da parte del comandante) di Silvestro Sannino

*Caro Decio, Ti invio il testo sull'abbandono nave con in calce un breve resoconto dell'incontro tenuto oggi e di cui hai già dato notizia. L'altra volta ricordavo che sullo stralcio della sentenza della Cassazione Anna Bartiromo si era espressa con utili riflessioni.*

Giovanni Leone fu l'estensore degli aspetti penali del Codice della Navigazione, art. 1097 e segg. In una nota apparsa sulla Rivista del Diritto della Navigazione, parte I, 1963, egli scrive.

Abbandono di nave...da parte del comandante (art. 1097). “Oggetto giuridico del reato è l'interesse dello Stato alla osservanza della disciplina a bordo in caso di abbandono della nave,..., in quanto detta disciplina di bordo è assicurata dal fatto che il comandante, in tale estrema situazione, continua a esercitare le sue funzioni fin quando non abbiano abbandonato la nave, ..., tutte le persone che vi si trovano. Soggetto attivo è il comandante della nave.... (ma anche gli altri ufficiali di bordo ex art. 1098 ndr)

Scopo della norma, che consacra nel rigore di una configurazione di reato un'antica tradizione della vita marinara, è duplice: assicurare, con l'esempio del sacrificio e se necessario della suprema dedizione del comandante, quella disciplina di bordo che in caso di pericolo costituisce una suprema necessità.” Segue il commento analitico dell'art. 1097 citato.

Breve commento Molti giuristi, ed in particolare molti grandi giuristi, presi dal raptus del pensiero astratto o ecumenico o generale o scientifico o dommatico, spesso non riescono ad essere in sintonia con la realtà dei fenomeni e/o dei processi. Il riferimento all'esempio del sacrificio ha il sapore dei riti pagani in cui gli antichi immolavano agli dei gli animali per tenerli buoni (Il Com.te è come un animale da immolare?). Il significato della suprema dedizione del Com.te mi è oscuro come pure la suprema necessità di assicurare la disciplina a bordo (sul piano logico una condizione necessaria è necessaria e basta; non ha bisogno di aggettivi o avverbi per specificarla; e poi, nel caso di specie, chi lo dice che è necessaria? E se poi la disciplina non si assicura, non si realizza?); e il panico chi lo evita o lo gestisce e in che modo e con quali strumenti? In quanto al riferimento a un'antica tradizione della vita marinara esso è parto di pura fantasia, in mancanza di qualsiasi traccia nelle fonti storiche e di pratica navigatoria, ed in ogni caso nel merito le cose stanno un po' diversamente (Al riguardo vedere la mia nota allegata sui doveri del Com.te). Peraltro gli uomini di mare, senza la disciplina di alcuna prescrizione giuridica formale, nei casi di emergenza e di pericolo si sono sempre comportati secondo una prassi che sul piano etico non trova riscontri o paragoni in nessun altro settore della vita civile lungo l'arco della vicenda umana!

o\*o\*o\*o\*o\*o

## Stralcio della Sentenza n.991/2017 della Corte Suprema di Cassazione, IV Sez. Penale-Schettino

A pag. 127 della citata Sentenza viene richiamato l'art. 1097 del C.d.N. in relazione al disposto dell'art. 303, comma 2, dello stesso Codice, che stabilisce che “il comandante deve abbandonare la nave per ultimo...” A commento...Infatti, anche se ha dato

l'ordine di abbandono, il comandante ha l'obbligo di "continuare la manovra, di dirigere le operazioni di salvataggio (...); se invece di attendere a questo suo essenziale dovere, il comandante pensa di mettersi in salvo prima dei passeggeri e dell'equipaggio, può cagionare la perdita della nave".

**Osservazione.** si dice il Com.te deve continuare la manovra, ma se la nave si è adagiata sullo scoglio e le ancore sono state filate da tempo di quale manovra si parla? Cosa continua a manovrare se l'oggetto-nave non è più "manovrabile"?...Dirigere le operazioni di salvataggio ma se dal punto e nelle condizioni in cui si trova nel giro di pochissimi minuti viene schiacciato dalla nave, già inclinata di circa 50° e che continua a inclinarsi, come fa a dirigere le operazioni di salvataggio? Avrebbe di certo avuto qualche difficoltà di tipo fisiologico! Se abbandona la nave prima di altri può cagionare la perdita della nave. Esempio di sublime (in)coerenza logica! Se si è in fase di abbandono nave significa che la nave ormai non si può salvare! Per questo si veda anche il primo comma del citato art.3 del Codice della Navigazione!

Continua la citata sentenza:

Beninteso, il dovere di mantenere il comando nel pericolo non si può spingere fino al punto di esigere che il comandante affondi, sempre e comunque, con la sua nave, secondo un'immagine retorica da tempo desueta e priva di riscontro giuridico; ma lo obbliga tuttavia ad affrontare il pericolo incombente sulle persone a bordo, fino a quando l'esercizio del comando abbia una concreta utilità.

### Breve commento.

Mi sembra che la Suprema Corte di Cassazione abbia le idee appena un po' confuse. Partiamo dall'ultimo capoverso. Non si "esige che il Com.te affondi, sempre e comunque, con la sua nave". Basta che qualche volta, anche una sola volta, si salvi e tutto è OK. Quindi su una statistica di 1000 casi, poniamo che in 990 il Com.te affondi con la nave allora è fatto salvo l'asserto, cioè sui mille casi il Com.te non è affondato "sempre e comunque" perché in dieci casi non è andato giù. Negli altri 990 casi, però, il Com.te è stato condannato a morte, in un Paese in cui non è prevista la pena di morte. Ma se il Com.te poteva salvarsi e non l'ha fatto perché a bordo vi era un'altra persona che non si poteva recuperare, egli ha coscienza che per essere ligio alla norma ha consumato un suicidio; e se di fede cattolica ha commesso grave peccato nonostante la garanzia dell'art. 3 della Costituzione. Ma subito dopo aver affermato che nella gran parte dei casi il Com.te deve andare giù con la nave la Corte dice che si tratta di "un'immagine retorica da tempo desueta e priva di riscontro giuridico" che è l'esatto opposto di quel che prima ha affermato! L'immagine retorica della Corte è un "inedito" che appartiene solo alla medesima Corte. Ed aggiunge che l'immagine desueta è priva di fondamento giuridico. Bella coerenza di pensiero! E gli art. 303 c.2 e 1097 del Codice della Navigazione? Ma appena dopo ritorna a castigare il poveretto che è obbligato ad affrontare il pericolo incombente sulle persone a bordo (si, in che modo e con quali mezzi?); e qui ancora una correzione di rotta...fino a quando l'esercizio del comando abbia una concreta utilità...e chi la stabilisce la concreta utilità? L'omino a terra?

**CASO CONCORDIA** Nel caso di specie della Concordia, i giudizi di merito di I e II grado dei tribunali di Grosseto e di Firenze hanno dimostrato che Schettino, nella posizione e nelle condizioni in cui si trovava quando ha lasciato la nave, poteva continuare la manovra della nave, dirigere le operazioni etc. ? Non sono riuscito a

trovare alcuna dimostrazione in merito come non sono riuscito a capire se “l’esercizio di comando” da quella posizione e in quelle condizioni potesse essere di qualche “utilità”. Pochi minuti ancora e Schettino sarebbe perito, assieme agli altri che erano nella scialuppa, schiacciato dalla murata della nave che si abbatteva sullo scoglio, inesorabilmente.

Al lettore attento il compito di valutare la (in)consistenza e la (in)coerenza del passo della sentenza riportato nonché la pertinenza delle osservazioni mosse in merito.

P.S. L’argomento appena trattato è stato discusso con l’Ing. Flavio Russo, Storico Ufficiale Militare, il quale non solo ha condiviso le perplessità appena affacciate ma faceva anche un parallelo sul caso Nobile in relazione al noto episodio della tenda rossa e della sua tormentata vicenda.

SILVESTRO SANNINO

---

## I VIAGGI CON I GRANDI DEL MARE

FOLCO QUILICI

L’AVVENTURA COME VOCAZIONE E MESTIERE

L’appassionata testimonianza del nostro Tobia Costagliola

Tre mesi fa, il 24 febbraio 2018, è morto Folco Quilici, instancabile viaggiatore, appassionato esploratore delle meraviglie della natura e del mondo sommerso, sempre capace di creare forti emozioni soprattutto in chi quelle meraviglie le aveva sempre sognate senza averle mai viste. Come ogni comune mortale ha intrapreso l’ultimo, supremo viaggio, senza ritorno, di cui, purtroppo, neanche lui potrà raccontarci niente. Ma, nel frattempo, col suo esempio, le sue incommensurabili testimonianze, noi potremmo essere, oggi, più capaci di migliorare la nostra vita, rivedendo il nostro rapporto con la natura, l’ambiente e il mare, ispirati da quell’amore, quella passione che aveva scandito la lunga vita di questo straordinario personaggio.

Quilici ha dimostrato di essere un ineguagliabile divulgatore, con le sue capacità di documentarista e scrittore, riuscendo a rendere accessibile, col suo linguaggio verbale e scritto, ogni aspetto scientifico oltre che estetico e naturalista delle sue instancabili ricerche ed esplorazioni. Riconoscendoci suoi contemporanei, credo che possiamo tutti dichiararci beneficiari e testimoni del nuovo interesse, per l’ambiente e la natura da lui suscitato nella nostra generazione e quelle seguenti. E’ grazie a lui che oggi è cresciuta e si è diffusa in tutto il mondo una maggior coscienza ambientalista su cui si basano le nostre tenui speranze di salvare il mondo dalla catastrofe ecologica... Quilici, con le sue centinaia di documentari, la maggior parte riconosciuti universalmente come “film” e con i suoi libri (almeno una cinquantina), ricchi di immagini e contenuti anche di natura sociale e letteraria oltre che scientifica, ci ha reso partecipi delle sue instancabili ricerche sul nostro pianeta. E lo ha fatto evidenziando costantemente il particolare rapporto dell’uomo con il mare coinvolgendo, con il suo entusiasmo e la sua bravura, scienziati, storici, archeologi e antropologi. I suoi documentari come “L’Italia vista dal cielo” sono stati commentati da personaggi famosi come Leonardo

Sciaccia, Italo Calvino, Guido Piovene, Cesare Brandi, Mario Praz e altri. È stato antesignano della divulgazione scientifica naturalistica televisiva e “inventore” del programma di Rai 3 “Geo”. Sveva Sagramola nel suo addio al “papà di Geo” scrive tra l’altro: << *Con il suo sguardo colto e sensibile ci ha insegnato a guardare il mondo e a comprenderne bellezza e fragilità. Lascia una traccia profonda su un Pianeta quasi irriconoscibile rispetto a quello dei suoi primi documentari, e un monito per le generazioni future, perché non dimentichino che siamo un tutt'uno con i sistemi naturali, e che rispetto e armonia sono alla base della convivenza futura tra gli esseri viventi e della loro stessa sopravvivenza. Da quasi 20 anni ho preso il testimone di Geo, e molte volte Folco, che era amico di tutto il gruppo di lavoro, ci ha manifestato il suo affetto, profondamente ricambiato, e la soddisfazione di vedere la sua creatura televisiva crescere ed evolvere in continuità con l'impostazione degli esordi. Questo ci rende orgogliosi e ci spinge a proseguire sempre meglio il nostro lavoro, da oggi, anche in memoria di quella grande persona, gentiluomo di altri tempi, che è stato Folco Quilici, e che ci mancherà* >>. Il Wwf, con la presidente Donatella Bianchi, ricorda con affetto "un grande maestro, il più grande testimone e narratore del mare del nostro tempo, il faro che continuerà a illuminare il nostro racconto. Ci mancherà".

Le sue opere e le testimonianze di chi l’ha conosciuto rivelano il ritratto di un uomo che, appassionato di viaggi e cinematografia fin da giovanissimo, ha segnato nuovi sentieri, raccontato mondi prima di lui inesplorati, sorretto da una grande immaginazione e gusto dell’avventura nel pieno rispetto di natura, territori, popoli. Le sue immagini, le sue narrazioni continuano ancora oggi a suscitare in noi emozioni profonde anche a chi non conosce il mare o non ha mai “infilato” la testa sott’acqua per “vedere cosa c’è”... Vidi e rividi più volte il film “Sesto Continente” rimanendo ogni volta affascinato da quel mondo sommerso, da quei colori dalla vita sia animale che vegetale ma soprattutto da quegli uomini che si muovevano e operavano sott’acqua per raccogliere immagini ed emozioni da “trasmettere” a chi non poteva essere lì in quegli indimenticabili istanti. Devo dire che, a partire dagli anni ’50, ispirato dal film, dall’appassionante descrizione riportata dallo stesso Quilici, dalle storie individuali dei magnifici componenti la sua “equipe” ( in particolare il Comandante Raimondo Bucher), il mio rapporto con il mare, già forte per la mia nascita su uno scoglio di 3, 850 Km quadrati, ha raggiunto un livello di corrispondenza sensoriale eguagliabile soltanto al legame tra un neonato e la sua mamma. Quelle sensazioni descritte da Quilici provate durante le immersioni io le ho vissute e provate e continuo ancora a sognarle soprattutto ora che, alla mia tarda età, sono costretto a vivere lontano dal mio mare. Quante volte, immergendomi fino al massimo delle mie possibilità, mi sentivo al centro di quell’universo sommerso, apparentemente silenzioso ma vibrante e vivo, provando un senso di dolcezza, di leggerezza e di pace infinita. Il pensiero più ricorrente, ancora oggi, era come sarebbe stato bello, morire qui, perdersi in questo silenzio e lasciarsi avvolgere da quei meravigliosi bagliori di luce che dall’alto penetrano verso l’incognito dell’imperscrutabile abisso. Insomma, se io dovessi scegliere dove morire, ancora oggi, mi piacerebbe morire e “perdermi”, voluttuosamente, nei fantastici e misteriosi abissi del mare... Quando cercavo di trasmettere queste emozioni agli amici, mi guardavano come se fossi matto... E allora incalzavo: se proprio non riuscite a capire cosa si prova

sott'acqua ai limiti della pressione sopportabile, almeno immaginate cosa si prova quando sali verso l'alto, lentamente, guidato da quei bagliori di luce che sono l'anteprima del ritorno nel mondo "normale"... A me , tuttavia, viene la voglia di rituffarmi e non salire mai più....

Nel 1984 Bruno Ballardini, un giovane scrittore e giornalista, tanto infatuato ed entusiasta da quell'interesse per la natura misto all'amore per il rischio, l'esotico e l'avventura che Folco Quilici andava sempre di più diffondendo su scala mondiale, scrisse il libro intitolato "Folco Quilici : Un mestiere come avventura". Lo stesso Quilici nella sua "Prefazione a mo' di dedica" rivolgendosi al figlio Brando dà una sua interpretazione del termine "avventura << [...] Facendomi forte sia dell'amicizia con Bruno, sia del suo buon carattere ( dimostrato accettando d'ascoltarmi per quasi un anno, sino a lasciarsi travolgere da centinaia di nastri registrati) , e sia – infine - considerando che in ultima analisi son le mie, le avventure che lui narra, mi faccio coraggio. Trattandosi appunto di avventure, ne vorrei dedicare il ricordo e la cronaca a Brando. Vorrei dirgli: leggi un po' di queste "action yesterday" come ricordo di famiglia; con il tuo "action now" mi hai detto quanto la scelta di questo tipo di vita ti interessi. Quindi ti dedico il succo di queste pagine come augurio. Con una raccomandazione però: attento al fatto che l'avventura per l'avventura non vale niente, è "cosa" da fanatici; hai dimostrato - sind'ora - di saperlo e di sapere evitare quel pericolo con cura. L'avventura è magnifica e val la pena d'essere vissuta, se è un prezzo da pagare per conoscere, per maturare. In Bocca al lupo! >>

E a proposito del titolo "Un mestiere come avventura" Quilici esclama ridendo "Casomai, avventura come mestiere!", mentre legge le ultime pagine di questo libro. << E' un mestiere, il suo, che da sempre lo fa correre da un continente all'altro, da un'avventura all'altra nel tempo presente tentando di violare - e ricreare - il passato; senza tregua sulle tracce della conoscenza, dei colori, delle memorie del mondo >>.

Chi lo ha conosciuto di persona racconta che era come un esploratore dell'Ottocento con le cicatrici di ogni viaggio sul corpo. Ballardini continua << Un mestiere che lo sottopone a continui esami (è proprio vero quello che diceva De Filippo: gli esami non finiscono mai...) che non permette errori, perché sbagliare una volta, nel migliore dei casi può significare rimaner senza lavoro; nel peggiore, rischiare la vita. La nonchalance e perfino il lieve humour con cui rievoca per gli altri gli istanti drammatici di quelle che potevano essere vere e proprie catastrofi - come l'attacco dello squalo in Mar Rosso, a Ras Banah, o la vertiginosa caduta in elicottero nel centro di Treviso, la carica di un branco di cavalli selvaggi nella pustza ungherese, o l'assalto dell'elefante ferito in Congo - insomma le frequenti occasioni in cui si è trovato faccia a faccia con la morte, aggiungono un'idea chiara del rischio del suo lavoro, a parte la qualità di cui molti - e da trent'anni - parlano e scrivono: critici, storici, compagni di cordata >> .

Il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella nel suo messaggio di cordoglio alla famiglia Quilici così ricorda la figura di Foco Quilici:

"Scompare una figura di intellettuale moderno che ha saputo dare alle immagini il senso profondo della narrazione del nostro pianeta. La duplice dimensione che ha saputo offrire nelle sue opere, con una asciutta e ricca documentazione di sapore antropologico e con quella legata, invece, alla vita degli animali, ci ha proposto letture

dei territori, a partire da quello marino, di una originalità insuperata, aprendoci a mondi e civiltà sino ad allora solo fantasticate dal grande pubblico. Il contributo dato ha rappresentato un passo decisivo nella crescita di una educazione e **Di una cultura ambientalista”.**

Tra le ultime volontà espresse da Folco Quilici quella di contribuire a salvare le balene. Per onorare la memoria dello scomparso documentarista, come da invito dalla famiglia Quilici, è appena partita una raccolta fondi a sostegno di diverse iniziative a favore dei cetacei, tra cui il “Progetto Cetacei del canyon di Caprera”, portato avanti dall’Associazione SEA ME, una Onlus con base in Sardegna che svolge ricerca e monitoraggio sui cetacei costieri e pelagici.

### Alcune citazioni di Folco Quilici

<< Il mio mare preferito è sempre di più il Mediterraneo. Nessun mare al mondo offre la varietà di spunti di mare e uomo che offre il Mediterraneo. Nessun mare ha avuto la fioritura di civiltà che hanno lasciato il segno in un mare come il Mediterraneo>>.

<< L’avventura è una magnifica compagna di viaggio ed è un’imperdibile occasione di conoscenza se è il prezzo da pagare per crescere, per maturare >>.

Mi astengo dall’elencare la sterminata produzione di film/lungometraggi, programmi televisivi culturali (a partire dal 1956) e le sue pubblicazioni in cui effonde tutta la sua bravura di saggista, scrittore e giornalista. Da non trascurare le sue capacità di regista, di fotografo ed il suo impegno accademico tenendo corsi universitari a Bologna, Berlino, Roma, Milano e Padova. E cosa dire dei premi, benemerenze e riconoscimenti internazionali ? Ne cito solo qualcuno perché la lista sarebbe veramente molto lunga : Orso d’argento al festival di Berlino del 1957, Davide di Donatello 1972, candidatura all’Oscar nel 1971, medaglia d’oro ai benemeriti della cultura e dell’arte nel 1983. Nel 2006 la rivista Forbes lo indicò come uno degli intellettuali più influenti del Mondo. Quanto sto scrivendo, forse in maniera troppo enfatica o forse con stile inadeguato, sullo straordinario personaggio che è stato Folco Quilici, potrebbe indurre qualche lettore a chiedersi il motivo di tanta esaltazione, pur considerando che si tratta di una comprensibile, spontanea commemorazione in occasione della sua morte. La storia è piena di famosi navigatori, esploratori, scrittori, poeti, ecc. Da Omero a Giulio Verne, da Salgari a Conrad c’è un’infinita schiera di personaggi tutti amanti della natura, del mare, della scienza e dell’avventura. Sì, è vero: i nomi citati, e non solo, con la loro maestria hanno, nel corso dei secoli, sollecitato la nostra fantasia, fino al punto di far vivere nella nostra immaginazione sia le vicende che le immagini descritte. Folco Quilici, invece, non solo ha sollecitato la nostra fantasia, ma ha anche destato in noi un nuovo interesse, una nuova curiosità per la natura e, in special modo, per il mare. Inoltre, ci ha quasi fatto toccare con mano e, soprattutto, ci ha mostrato tutto ciò che fino ad allora potevamo solo immaginare in modalità approssimative e limitate.

### Perché mi sento vicino a Quilici

Io, poi, mi sento particolarmente legato a lui, per alcune sensazioni provate soprattutto quando ero ragazzo e per alcune situazioni da me vissute simili alle sue prime esperienze con “l’acqua” e poi con “ il mare”. Quell’acqua era l’acqua del fiume Brembo con cui Folco, da ragazzo, venne per la prima volta a contatto, sognando il mare lontano. La “mia” acqua, invece, era il mare in cui, fin da bambino, avevo cominciato a muovermi per le prime spontanee “esplorazioni”...

E' noto, come durante la guerra, sfollato nella Val Brembana con la famiglia, Folco e i suoi amici, con una maschera antigas modificata in modo rudimentale, cercavano di affrontare l'incognito mondo sommerso rappresentato dal fiume Brembo. Ed ecco l'assonanza con la mia esperienza personale. Avevo dieci anni quando, tuffandomi nell'allora chiaro, limpido e meraviglioso mare dell'isola di Procida, senza pinne, senza maschera o occhiali che allora non sapevo neanche cosa fossero, cercavo di raggiungere a 7-10 metri di profondità, i banchi di posidonia da cui spuntavano gigantesche (per me) "Pinne" ( da noi comunemente note come Madreperle). In compagnia di mio fratello avanzavamo a testa in giù, con le mani tese pronte a ghermire quelle pungenti "pinne" che, mentre scendevamo sembravano allontanarsi sempre di più... Gli occhi ci bruciavano, le Pinne ben radicate sul banco, richiedevano uno strappo ben consistente fino a farci sanguinare le mani. Ma, alla fine, sfiniti e senza fiato, con i timpani doloranti, riemergevamo con il trofeo. E fu in quel periodo che pensammo, a tanti km di distanza e forse anche con qualche anno di ritardo, alle maschere antigas (in dotazione in ogni famiglia in tempo di guerra) da adattare per rendere più agevole l'immersione in apnea. Proprio come aveva fatto Folco alle sue prime esperienze con l'acqua. Tuttavia, se a dieci anni, in apnea e senza maschera, andavo tanto fiero di ciò che facevo, a vent'anni, dotato di pinne e occhiali speciali, quelle "Madreperle", anche grazie a Quilici, non le prendevo più. Le guardavo con occhi diversi e mi fermavo a contemplarle col forte timore che quello spirito di predatore innato in un bambino di dieci anni, da me ormai superato, potesse coinvolgere ancora nuovi "predatori" magari adulti. Non basta come spiegazione? Devo ancora giustificarmi?

Forse mi sono lasciato un po' andare tra citazioni non mie e pensieri personali ma non posso fare a meno di terminare con una ulteriore citazione di Folco Quilici ripresa da Repubblica del 24 febbraio 2018:

"Tutta la vita ho viaggiato per dimenticare il mio inconscio. Certo, non è la stessa cosa immergersi in una vasca da bagno e in un mare infestato dagli squali. Se l'ho fatto è stato esclusivamente per dare un'emozione a chi quelle cose le ha sempre sognate senza averle mai viste. Parlo degli anni Cinquanta e Sessanta. Oggi ci interessa meno il meraviglioso, l'inedito, l'irraggiungibile. Pretendiamo però di salvare il pianeta. Comodamente seduti in poltrona!" .

Ravenna, 24 maggio 2018

**Tobia Costagliola**

---

## **NEWS DALL'ACCADEMIA DI MARINA**

### **MERCANTILE: OPPORTUNITA' DI LAVORO**

### **CORSO DI FORMAZIONE GRATUITO PER «ENTERTAINMENT TECHNICIAN»**

Iniziativa riservata a 22 persone maggiorenni e con diploma di scuola superiore  
MSC Crociere garantirà il 70% delle assunzioni

**GENOVA** La Fondazione Accademia Italiana della Marina mercantile, in collaborazione con MSC Crociere -compagnia leader in Europa – e con il finanziamento della Regione Liguria attraverso il FSE, organizza il corso gratuito di formazione professionale per "Entertainment technician". Si tratta di una figura lavorativa impiegata a bordo delle navi da crociera che si occupa delle mansioni legate ai servizi e alle attrezzature tecniche riguardanti l'intrattenimento di bordo. L'"Entertainment technician" è un professionista che affianca animatori e direttori di crociera nella realizzazione dei programmi di svago rivolti agli ospiti. Il corso di formazione in oggetto, inserito nell'ambito del progetto cofinanziato dall'Unione Europea - Fondo Sociale Europeo 2014-2020, offre concrete opportunità di lavoro e di inserimento professionale a bordo delle navi MSC Crociere. La compagnia infatti si è impegnata ad assumere, con contratto a tempo determinato della durata di 6 mesi, almeno il 70% degli allievi che avranno terminato con esito positivo il percorso formativo.

Il progetto è riservato a 22 persone maggiorenni, disoccupate o in stato di non occupazione, cittadini comunitari ed extracomunitari con permesso di soggiorno illimitato in possesso di un diploma quinquennale di scuola secondaria superiore e di una buona conoscenza della lingua inglese.

Le lezioni si svolgeranno a Lavagna, presso Villa Spinola Grimaldi e avranno una durata complessiva di 240 ore di cui 24 ore di stage a bordo. La frequenza è obbligatoria. L'accesso al corso è subordinato al superamento delle prove di selezione. Gli interessati dovranno presentare domanda di iscrizione entro la data di scadenza del bando - 18 giugno 2018, reperibile sul sito [www.accademiamarinamercantile.it](http://www.accademiamarinamercantile.it). Per informazioni: FONDAZIONE ACCADEMIA ITALIANA DELLA MARINA MERCANTILE – Villa Spinola Grimaldi, in via Aurelia 272, 16033 Lavagna (Genova), Tel. 0185.394082 - Orario dalle 9 alle 12,30 e dalle 14,30 alle 17 dal lunedì al venerdì

## **HOSPITALITY SERVICE SPECIALIST E CHILDREN AND TEEN ANIMATOR**

Accademia Italiana della Marina Mercantile, in collaborazione con Costa Crociere e grazie al finanziamento di Regione Liguria, propone due corsi professionali gratuiti per lavorare a bordo delle navi Costa. Entrambe le opportunità si rivolgono a 20 giovani adulti disoccupati (40 complessivamente), residenti (o domiciliati) nella nostra Regione e garantiscono l'impegno all'assunzione per almeno il 60% di coloro che avranno terminato positivamente il percorso formativo. L'iniziativa infatti, cofinanziata dall'Unione europea (Asse 1 "Occupazione- Regione Liguria FSE 2014-2020), nasce anche in base all'accordo tra la compagnia Costa Crociere e le organizzazioni sindacali Filt-Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. Per i giovani selezionati, una volta superate le prove di ammissione, la frequenza delle lezioni sarà obbligatoria. Entrambi i corsi si terranno presso la sede della Fondazione Accademia di Villa Figoli des Geneys, ad Arenzano (GE).

## Qui di seguito in sintesi le principali caratteristiche dei corsi:

1) Il primo progetto formativo, del tutto nuovo nel panorama dei corsi professionali già avviati grazie alla sinergia tra la Fondazione Accademia e la compagnia Costa, riguarda la figura impiegata alla Reception di bordo ("Hospitality Service Specialist"). Si tratta di un ruolo che comporta capacità di gestire le relazioni interpersonali, conoscenza delle tecniche di comunicazione, competenze nell'orientarsi in tutta l'organizzazione della nave, per essere in grado di offrire al meglio l'accoglienza e le informazioni agli ospiti. In particolare viene richiesta buona conoscenza della lingua inglese e di una seconda lingua straniera (tra francese, tedesco e spagnolo). Il programma del corso prevede in totale 335 ore di lezione di cui 16 di affiancamento a bordo.

Il bando per partecipare alle selezioni di "Hospitality Service Specialist" scadrà il 4 Giugno 2018.

2) Il secondo corso professionale si rivolge ad altre 20 persone e riguarda la figura di "Children and teen animator", ovvero la figura che gestisce a bordo l'animazione destinata a bambini e adolescenti, promuovendo in particolare le attività tra i più piccoli. Una figura professionale molto apprezzata sulle navi da crociera, dove si organizzano giochi, feste, eventi. Il ruolo di animatore comporta una propensione al contatto con gli ospiti (sia bambini e ragazzi sia adulti), al lavoro in team e facilità nella socializzazione. Oltre alla conoscenza di due lingue straniere sono richieste almeno due esperienze lavorative pregresse con minori.

Il programma del corso prevede in totale 364 ore di lezione di cui 16 di affiancamento a bordo.

Il bando per partecipare alle selezioni di "Children and teen animator" scadrà il 25 Giugno 2018.

La domanda di iscrizione e la scheda informativa riguardanti entrambi i corsi, con i contenuti e le modalità di selezione, sono disponibili presso la sede della FONDAZIONE ACCADEMIA ITALIANA DELLA MARINA MERCANTILE – Villa Figoli des Geneys, via Olivete 38 – 16011 Arenzano (Genova) Tel. 010 8998424 / 010.8998411 - Orario 09,00–12,00 dal lunedì al venerdì o:  
[www.accademiamarinamercantile.it](http://www.accademiamarinamercantile.it) oppure [www.career.costacrociere.it/it/lavora-con-noi/bordo/formazione](http://www.career.costacrociere.it/it/lavora-con-noi/bordo/formazione)

## LIBRI E INCONTRI

“Carte Nautiche”,  
di Olivier Le Carrer, Rizzoli 2017, 128 pagine illustrate a colori, 39 €

Quattromila anni prima di Google Earth, la cartografia muoveva i suoi primi passi grazie ai navigatori. La storia comincia con una delle più antiche tavolette

“geografiche” note, quella d’argilla risalente al 2200 a.C. Bisogna però attendere i Greci e Fenici perché le notizie geografiche si moltiplichino, grazie ai racconti dei marinai che fornivano ai cartografi materiali per comporre le forme del mondo un pezzo per volta, in una sorta di puzzle di cui per secoli si sono ignorate le dimensioni, le forme, i confini. La risposta all’enigma è arrivata gradualmente, grazie ai primi viaggi di esplorazione via mare che, a partire dal Quattrocento, hanno visto proliferare mappe di ogni tipo, in concomitanza con l’avvio delle grandi navigazioni oceaniche. Questo libro illustrato ripercorre la storia della scoperta del mondo attraverso le carte nautiche, ma racconta anche i sogni, le speranze e i dubbi, i successi e i fallimenti di chi viaggiò per mare alla ricerca della conoscenza, attraverso un apparato iconografico che va dalla Tabula Peutingeriana del 335, fino a quelle elettroniche, dettagliatissime, elaborate negli ultimi 10 anni.

Stefano Briata

## Creature degli abissi, un viaggio nelle profondità del mare

GENOVA Incontro con Jamees Nestor scrittore, giornalista e free diver

Creature degli abissi, un viaggio nelle profondità del mare

saluti di Nicoletta Viziano, presidente Mu.MA

dialoga con l’Autore Claudia Gili,

direttore scientifico Costa Edutainment e Acquario di Genova

In collaborazione con EDT.

James Nestor, originario di San Francisco, ha dedicato la vita al mare, in cui si è immerso in apnea per raccontare le meraviglie del mondo sommerso, nuotando fianco a fianco con i capodogli, parlando coi delfini e ascoltando i suoni delle balene.

E nelle profondità marine ha scoperto il legame ancestrale fra l’uomo e il mare.

Dopo varie esperienze ai confini del mondo, come il mare artico o gli arcipelaghi del sud Pacifico, Nestor ha aderito a una ricerca dedicata a decifrare il linguaggio dei capodogli, utilizzando macchine tecnologiche apposite e l’intelligenza artificiale.

Mu.MA - Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni

Galata Museo del Mare, Museoteatro della Commenda, Museo Navale di Pegli

Calata De Mari 1 – 16126 Genova Tel. 010 2512435 - Fax 010 2543908

Email: [eventi@muma.genova.it](mailto:eventi@muma.genova.it) Web: [www.muma.genova.it](http://www.muma.genova.it)

---

SALVIAMO IL FUTURO di Vincenzo Onorato

L’Italia ogni anno regala 12,7 miliardi

## di giovani formati a Paesi concorrenti

**NAPOLI** Ogni anno l'Italia regala ai suoi concorrenti diretti europei qualcosa come 12,7 miliardi investiti sino alla laurea nella formazione di suoi giovani che, una volta completati gli studi, emigrano alla ricerca di mercati del lavoro che possano garantire loro un futuro.

**È solo uno dei dati scaturiti il 27 maggio a Napoli dalla presentazione ufficiale di “#Salviamo il futuro” un centro studi che, sotto la guida dell’armatore Vincenzo Onorato, riunisce un gruppo di giovani ricercatori impegnati a evidenziare il più autentico e devastante dramma dell’Italia, la rinuncia al futuro. Impegnato sulla linea del fronte dell’occupazione nel settore marittimo che vede, specie nelle aree della Campania, la cronicizzazione di un fenomeno di declino che ha raggiunto e ormai superato le 60.000 unità senza lavoro, Onorato ha cercato di riunire insieme per la prima volta in modo razionale i dati più significativi relativi al fenomeno disoccupazione giovanile in Italia, presentandoli questa mattina non casualmente a Napoli e, altrettanto non casualmente, presso la Scuola Vela di Mascalzone Latino che ormai da anni svolge il ruolo di collettore sportivo, ma anche di futura professionalità nel mondo della vela e della nautica, per giovanissimi provenienti dai quartieri più disagiati e problematici della città.**

Lo studio è una collezione di numeri e statistiche, ma specialmente lo specchio di un fallimento del sistema Paese, che denuncia una disoccupazione giovanile doppia rispetto alle media UE in ben 5 regioni del Sud, che considera ormai con fatalismo che oltre il 40% dei suoi giovani nell’età chiave compresa fra i 19 e 24 anni non cerchi lavoro, non studi, non si formi e faccia parte della schiera dei cosiddetti Neet e che vede un laureato su due restare per anni fuori dal circuito lavorativo.

I dati della Campania presenti nel dossier sono sconcertanti: su 920.000 disoccupati ben 510.000 sono Neet. In Sicilia il dato dei Neet è leggermente inferiore ma quelli relativi alla formazione sono in caduta libera: il 50,5% dei giovani si ferma alla licenza media inferiore.

Ma ancora più allarmanti i numeri relativi alla interconnessione fra disoccupazione giovanile e malavita organizzata: il 61% dei giovani è pronto e disposto a lavorare per imprese criminali.

Ma non è solo nelle fasce formative e sociali più basse che il fenomeno è dirompente: la fuga verso l'estero (158.000 nuovi italiani iscritti nelle liste di residenti esteri nel solo 2017) fornisce anche l'indicazione della rinuncia a una futura classe dirigente di livello: secondo gli ultimi dati certi, quelli relativi al 2016, 58.000 sono i giovani che se ne vanno ogni anno. E la maggioranza di loro parte e non fa ritorno da regioni ad alto tasso di formazione come la Lombardia. Secondo una proiezione stilata da “#Salviamo il futuro”, per formare un giovane italiano sino alla laurea, sono necessari 173.000 euro. Il che significa che ogni anno, sulla base di dati prudenziali, l'Italia “regala” ai suoi diretti concorrenti, prima fra tutti la Gran Bretagna, 12,7 miliardi all'anno di formazione di alto livello. E rinuncia di fatto alle migliori professionalità che trovano immediato impiego in settori strategici come la sanità, la finanza, il management aziendale, il marketing e persino nella governance della pubblica amministrazione in

altri paesi.

**Gli ultimi due dati, mutuati da Istat e Eurostat, sono sconcertanti. Più di un milione di millennials italiani (nati dopo il 2000) è destinato a entrare nella fascia della povertà e il Paese Italia, ormai in una acclarata fase di implosione demografica, nel 2065 perderà 6 milioni di abitanti, precipitando dagli attuali 60 milioni a poco più di 54 milioni con una percentuale di anziani insostenibile per qualsiasi sistema sociale.**

**“#Salviamo il futuro” – ha precisato Vincenzo Onorato – vuole imporsi come coscienza critica per un paese che ha dimenticato i suoi giovani e che, con troppa facilità, pensa di poter rinunciare al suo futuro.**

**A partire da oggi impegnerà il suo gruppo di studio nella ricerca ed evidenziazione di tutto quanto a livello internazionale, e specialmente in altri paesi europei, si sta tentando di fare per affrontare la piaga della disoccupazione giovanile.**

*starcomunicazione*

**fine**