

**DL NEWS Economia, storia marinara,attualità**  
**Foglio telematico a cura di Decio Lucano 11 agosto 2016**

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

## **Dry Bulk Market Outlook**

**Pubblichiamo le conclusioni di un'accurata analisi di Banchemo Costa Research , [www.banchemo.com](http://www.banchemo.com), [research@banchemo.com](mailto:research@banchemo.com), in inglese sul mercato delle rinfuse, uno dei settori più in crisi degli ultimi anni. Lo studio è corredato da una esaustiva serie di slides, statistiche, dati di mercato , proiezioni.**

After a terrible 2015, the dry bulk market has shown some modest signs of recovery in the second quarter of 2016, although rates remain near record lows.

Challenging market conditions have led to strong scrapping activity, with 355 vessels demolished in 2015, for a total of 27.3 million dwt, almost twice the capacity demolished in 2014. Demolition has continued at a high level in 2016, with 285 vessels demolished in the first seven months of the year, for a total of 23.1 mln dwt.

Deliveries in the first seven month of 2016 amounted to 373 units over 20,000 dwt, for a total of 31.6 million dwt.

This included 3 VLOC (0.8 mln dwt), 66 Capesizes (12.3 mln dwt), 10

Post-Panamaxes (0.9 mln dwt), 78 Panamaxes (6.4 mln dwt), 133 Supramaxes (8.1 mln dwt) and 83 Handies (3.1 mln dwt).

Orders slowed down considerably in 2015 and have continued to do so into the current year. Only 37 vessels (of which 27 VLOC) have been ordered in the first seven months of 2016, compared to 484 vessels and 198 vessels in the same period in 2014 and 2015 respectively.

The orderbook for 2016 consists of 1,045 units, for a total of 96.5 mln dwt, but we expect significant slippage. The current orderbook to trading fleet ratio is 11.1 percent in terms of units and 13.0 percent in capacity terms.

On the demand side, China has continued to import large volumes of iron ore (up 8.9% y-o-y in Jan-Jun) but has also been exporting large quantities of steel products in order to counter the effect of the slowing domestic market.

Chinese coal imports fell 30 percent in 2015 compared to 2014, but increased by 8.3 percent y-o-y in the first six months of 2016. India picked up some of the slack from China in 2015, with coal imports to the country rising 5.8 percent compared to 2014 reaching 206.4 mln tonnes. However a significant increase in domestic output has reduced demand for imports to India over the past 12 months.

Significant over supply, coupled with marginal trade growth, is expected to keep

pressure on the dry bulk market.

However reduced fleet growth and limited ordering allows us to see some light in the long term.

## RIFLESSIONI AGOSTANE

### Charlie, anche lui salvato dalla Guardia Costiera

*Nella giornata odierna (5/8), alle ore 13.00 circa, sul ciglio di una banchina del porto, alcuni bambini hanno richiamato l'attenzione dell'equipaggio di un gommone della Guardia Costiera di Marsala di rientro da una missione di controllo del litorale turistico. Avvicinatisi al punto indicato i militari hanno subito scorto un gattino in acqua, immobile, apparentemente privo di vita. Immediatamente uno dei membri dell'equipaggio si è tuffato per recuperarlo e, una volta a bordo, gli altri colleghi hanno provato a mettere in atto tutte le manovre di rianimazione per cui sono stati addestrati ma che normalmente compiono su esseri umani.*

*Dopo alcuni minuti il gattino, di non più di un mese, ha cominciato a dare i primi segni di vita, espellendo acqua ed emettendo qualche fiavole miagolio.*

*I militari hanno quindi attraccato in porto mentre la sala Operativa dell'Ufficio Circondariale Marittimo, già allertata, procedeva a contattare il medico veterinario di turno dell'Azienda Sanitaria Provinciale.*

*Il gattino è stato quindi trasportato negli uffici della locale Capitaneria dove è stato asciugato. Arrivato il veterinario questi ha potuto constatarne il buono stato di salute. Al momento, per maggiore sicurezza e dietro suggerimento del veterinario, il gattino è stato affidato alle cure di una clinica veterinaria locale.*

*Il gattino è stato "adottato" dall'Ufficio Circondariale marittimo di Marsala che gli ha dato il nome di Charlie.*

(Comunicato della Guardia Costiera)

### Guerre di religione e guerre di interessi: facce della stessa medaglia

Ogni giorno Guardia Costiera ci manda il resoconto/immagini dei soccorsi in mare dei profughi provenienti dalla Libia; sono sempre migliaia, un esodo, forse un'invasione programmata da organizzazioni criminali. L'accoglienza è un obbligo in mare, contestuale a una pianificazione logistica in terra, la nostra, l'unica in Europa, e l'Italia sta per scoppiare accogliendo coloro che una volta a terra, per non farsi identificare, o per motivi di lungaggini procedurali, spariscono nella clandestinità.

Quando finirà questa invasione procurata anche da governi africani che preferiscono togliersi i giovani robusti per evitare che contestino corruzione e malgoverno?

L'entropia è una legge antica, dice che quando non è più possibile lo scambio di energia c'è solo la morte termica, come dire che non potrà durare a lungo questo scambio di profughi verso l'Italia e l'Europa.

Non sarà una guerra di religione per tutti questi individui, ma la storia ci insegna, senza evocare le crociate, che i musulmani hanno sempre tentato per motivi commerciali e di predominio di impossessarsi delle terre europee a cominciare dalla

Sicilia , loro califfato fino al IX secolo , dalla Spagna all'attacco ottomano nel 1683 al cuore di Vienna. Tanti testi di storia ne parlano abbondantemente, ma un libro in particolare uscito da poco più di un anno ci apre gli occhi . Lo devono leggere anche i ragazzi invece di ciondolare con telefonini e videogame forniti da genitori superficiali e qualche nonno ignaro del danno psicologico che procurano ad essi.

Romanzetto di amori, di mare e di battaglie , 2014, Franco di Mauro editore di Renato Ferraro è il titolo di un romanzo esilarante, diacronico, ma vero, ambientato nel IX secolo tra Roma, la Campania , la Sicilia e Venezia . Le pagine abbondano di colpi di scena, è intessuto di dialoghi tra potentati e famiglie con i loro problemi – la storia bisogna raccontarla come se si visse dentro la storia , con drammaticità, ironia, personalizzandola come faceva Vittorio G. Rossi. Nel libro vengono descritte minuziosamente battaglie navali e invasioni cruente di “gentiluomini” argomenti che ci insegnano a capire la storia, viverla e non farsi illusioni sulle “guerre” di religione . C'è persino un caso Concordia in quel Mar Tirreno inquieto come lo è oggi tutto il Mediterraneo e i Paesi rivieraschi. (DL)

### La versione emendata di Paolo Pugliese ovvero una pernacchia, come un sorriso, non si negano a nessuno

L'avv. Paolo Pugliese, noto lavorista genovese, ha scritto (e l'abbiamo presentato nel nostro Foglio ) La versione emendata, Albatros Ed. nel 2010 raccontando gli episodi che lo videro coinvolto, dagli anni '80 in poi con un gruppo di amici e colleghi di università, nel compiere sberleffi e “scazzi” a danno di politici, amministratori locali, persone autorevoli. In quegli anni questi episodi , documentati con immagini, fecero molto rumore ( e scandalo ) irritando la cosiddetta casta o intellighentia in nome di uno spirito goliardico ( tanto spirito ) che da parecchi anni manca ai giovani, inclini a farsi mantenere o a mettersi al riparo di centri sociali o aderire a gruppi anarcoidi ma violenti, privi di ironia , di prendere in giro uomini e istituzioni di cui sono nemici e antagonisti. Su questo tema , che si allarga alla mancanza in Italia di satira, tranne qualche rara iniziativa, dove tutto è politica ( e imbonimento ) manca un finale a pernacchiate come insegnavano i nostri scrittori, giornalisti e commediografi del passato nemmeno troppo remoto che ci facevano sorridere in modo sano e intelligente. Purtroppo gli attuali media e gli intellettuali si stanno adeguando al gubernator di turno: quale esempio per i giovani ? (DL)

Bagaglio tecnico per scrittori di Amedeo Benedetti, Erga edizioni, per gli amici che scrivono romanzi. Un indispensabile manuale con versioni di grandi scrittori ed esempi per gli “ intellettuali” da sala d'aspetto che cercano nel racconto una distrazione esistenziale...

Mar Ligure e Mar Tirreno , non ho citato il Mar Ligure, ma non lo citava nemmeno Il Marchese Gropallo né Gio. Bono Ferrari nel mio Parlavi coi venti e con Dio, 2010, perchè Tirreno e Adriatico li ho considerati non solo Mediterraneo, ma

anche due simboli di storia marinara omnicomprensiva, senza offendere la geografia.

**Genoa Port Center**, centro educativo espositivo del porto di Genova, con sede ai Magazzini del cotone, Porto Antico, **è attualmente chiuso per ristrutturazione.** Avevamo scritto in un precedente foglio come mai non se ne sente più parlare ; questo centro era nato per familiarizzare gli studenti delle scuole primarie e secondarie alle attività portuali , organizzare incontri e conferenze multimediali e brevi navigazioni sui rimorchiatori , far conoscere ai ragazzi che cosa sono i trasporti marittimi, le navi, lo shipping. Una iniziativa eccellente sostenuta dalle amministrazioni locali e dalle istituzioni private, enti e operatori portuali. **Li avevano chiamati “ cittadini del porto “ i ragazzi che visitavano il centro , chi sa come finirà...**

**Il senatore Renzo Piano.** La sua idea fissa di “ grattare “ la terra per fare posto all'acqua mi sembra contro logica e natura. Portare via all'acqua, creando piattaforme, dighe, siti utili per il commercio o la sicurezza sono il modo corretto di concepire gli spazi, come avviene all'estero, **non il contrario.**

**VALLE d'AOSTA : 6000 anni fa l'ambiente era più caldo di oggi ( ALBERTO ANGELA , Superquarq, RAIuno ore 22.25 del 2 agosto ) . Come la mettiamo con il global warming?**

**GNL come combustibile per navi e terra:** convegno a Roma per il trasporto marittimo e per strada, vie navigabili interne : in Italia si sta muovendo qualcosa auspice Autostrade del Mare e MIT.

**ProcidaOggi, La Torre, Ischia Oggi , Libreria Internazionale Il MARE** ne parleremo , riviste e giornali, cronaca delle isole del golfo di Napoli, ma tanta storia e cultura, a Roma agguanta la Libreria Il Mare con i magazine online e tanti libri . La lettura si fa nelle pagine di carta, nei tablet gli aggiornamenti, **la gente non sa che chi non legge un libro è destinato a navigare senza un approdo e senza un perchè.**

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## **I PROTAGONISTI DELLA MARINA MERCANTILE**

**Il rinnovo del certificato di competenza ovvero bulimia di circolari e direttive per la gente di mare ,**

Il tempo stringe sulla validità dei certificati di competenza; la STCW 2010 con gli emendamenti di Manila entrerà in vigore all'inizio del 2017. Tra certificati da rinnovare ( ogni cinque anni) e corsi NUOVI , Corsi di refreshing , circolare 37 del MIT alle compagnie di navigazione e alle Capitanerie di porto, le circolari del MIT 35 e 36 ( G.U. Decreti Ministeriali del marzo 2016) ...

**Il Direttore generale Enrico Maria Pujia e la dirigente Stefania Moltoni del MIT sono i due protagonisti che governano una materia complessa che risponde a convenzioni internazionali e direttive UE che devono essere comprese nel nostro ordinamento cercando, non sempre riuscendovi, di creare meno disagi possibili ai marittimi italiani alle prese con la concorrenza di naviganti extraUE, le difficoltà di imbarco, gli esami professionali e la precaria situazione nazionale.**

## **COMMENTO**

*Negli anni a seguire dal 1983 sorse la necessità di adeguare la STCW 78 all'ordinamento italiano e fu creata una commissione interministeriale cui facevo parte e che lavorò per diversi anni con cura, aperti alla discussione, traduzione di testi IMO, competenza perchè allora il Ministero della Marina Mercantile era aperto anche alle categorie professionali. Direttore generale era Francesco Paziienza, un uomo disponibile e franco verso i problemi umani della marineria. Ricordo altri grandi direttori generali come Vaudano, Geremicca, Venturi, Giurgola. Di serie A o B, il Ministero della Marina mercantile dava la garanzia di un lavoro coordinato e fatto bene. L'IMO emanava papers, il Ministero dell'Istruzione era forse più marinaro di quello del dicastero mercantile; si interessava di tutto, si facevano ogni anno convegni e tavoli di lavoro; grandi compagnie come la Snam, centri di addestramento come APT erano attivi, le associazioni professionali come il Collegio Capitani era ascoltato, progetti della PI come Orione e Nautilus coinvolgevano presidi di grande caratura. Alla P.I. c'era Caruso, direttore generale, una persona intelligente che navigava insieme con la Marina mercantile, e c'erano alla P.I. persone preparate e pronte ad ascoltare come Elena Gaudio.*

*Sono passati molti anni e non esiste più il Ministero della Marina mercantile, tutto è nelle mani del MIT, e delle Capitanerie; le convenzioni STCW 78 sono state aggiornate e scatterà l'1 gennaio 2017 la cosiddetta Manila che impone nuovi requisiti della navigazione per adeguare la validità dei certificati posseduti dai naviganti.*

*Noi ci domandavamo, e lo facciamo tuttora :la professionalità che cos'è? L'esperienza? Forse, ma ora c'è una raffica di requisiti cui i naviganti devono assolvere per esercitare il loro diritto al lavoro, la validità del loro titolo professionale. Ed è la navigazione a terra più impegnativa e non priva di sacrifici. ( DL )*

**Il COSMAR - Comitato a Salvaguardia della Dignità dei Marittimi ha stabilito buoni rapporti con la Capitaneria di Napoli assistendo gli ufficiali per il disbrigo delle pratiche di aggiornamento delle certificazioni professionali. Questo è quanto ci riferiscono alcuni naviganti e che noi pubblichiamo per dovere di cronaca e di informazione.**

**Cell . 329 455 5682 [www.cosmar.org](http://www.cosmar.org)**

## **MoSoS: la formazione nella logistica di 23 allievi del Nautico**

**Cagliari. Non sembra aver destato la meritata attenzione l'entrata nel mondo del lavoro dei 23 allievi specializzati dell'istituto Mo.So.S., l'istituto tecnico superiore di trasporti e logistica di Cagliari, nato per promuovere lo sviluppo economico e la**

competitività del comparto marittimo sardo grazie alla creazione di una giovane leva di tecnici professionisti qualificati. Una risorsa impiegata in breve tempo dal conseguimento del titolo a beneficio di tutto il sistema produttivo dei trasporti isolano, felice epilogo di un meccanismo virtuoso che dimostra di potersi affermare come modello di efficienza e di riscatto sotto le insegne dei quattro mori.

Una notizia d'eccezione nell'epoca interminabile della crisi economica, eppure offuscata dalla disattenzione generale tra i rivoli della cronaca spicciola, ridotta a una manciata di righe nelle notizie brevi di fondo pagina. Allievi reclutati per un percorso di formazione di alta qualità e che oggi si ritrovano a pieno titolo impiegati nel mondo del lavoro, assunti a dispetto di una congiuntura economica sciagurata e di un mondo imprenditoriale ancora refrattario alle dinamiche meritocratiche e agli atti di fiducia nelle giovani generazioni.

Nata con l'obiettivo strategico di incentivare e sostenere lo sviluppo dell'Isola attraverso l'impiego della tecnologia applicata all'economia del mare e dei trasporti, la fondazione Mo.So.S. ha risposto sinora con successo alla domanda proveniente dal mercato di settore di figure professionali specializzate.

Per questo un tale strumento didattico rappresenta per i diplomati del nautico una valida e conveniente opportunità che si inserisce con pari valore e piena dignità tra i percorsi formativi soprattutto alla luce dell'importanza del settore di pertinenza, quello dei trasporti su mare: un settore a dir poco strategico, che da tempo vede l'Italia assestarsi come il secondo paese dell'*Unione europea* nel trasporto di merci sull'acqua e il primo nel *Mediterraneo* nei traffici a corto raggio, oltre che il primo mercato d'Europa.

**Nicola Silenti**

Admaioramedia, *notizie.admaioramedia.it* 3 agosto 2016

## **TTIP E PIANO MARSHALL: ANALOGIE STORICHE**

Caro Decio, aderisco molto volentieri alla tua richiesta di leggere un po' attentamente il tuo D.L.News 21 , cosa che ho fatto, ma devo confessare che ciò che mi ha colpito di più è stata l'analisi cruda, spietata del nuovo TTIP ( Trattato di Liberalizzazione commerciale transatlantico tra l'Europa e gli Stati Uniti) fatta da Massimo Granieri. Senz'alcun dubbio, Massimo, uno dei più valenti collaboratori del tuo D.L.News, esamina i punti di questo trattato, ma terminato quel primo giudizio che definisce "Roseo", affronta impietosamente l'analisi di tutti gli altri punti che definire preoccupanti è puro eufemismo. Personalmente, per dare anche un mio parere sull'argomento e di quanto sia antico il predominio economico-commerciale di una parte del mondo sull'altra, racconto un aneddoto : Nel 1960 risalendo il San Lorenzo in Canada verso i grandi laghi con la M/V " Labrador" il pilota canadese che ci guidava visto che si parlava del famoso Piano Marshall, e visto che tutti noi in plancia magnificavamo detto Piano e la generosità degli "Yankees", Il pilota canadese precisò a tutti che avremmo pagato tali aiuti sino all'ultimo centesimo, ma che comunque il

piano Marshall era un primo segno di dominio degli USA, uno dei vincitori del secondo conflitto mondiale, nei confronti di quella parte d'Europa che il trattato di Yalta gli aveva affidato. E' ovvio che il dominio economico-politico di una nazione, di un gruppo, di un centro di potere ha sempre prevalso su altri nei diversi periodi della storia, ma forse, mai come adesso il potere è forte, e, come paventa Granieri verranno prese decisioni senza neanche interpellare i rispettivi parlamenti. D'altro canto cosa sta succedendo con il Ministero dei Trasporti, delle Infrastrutture, ecc. così onnicompetente da comprendere pure il settore della Marina Mercantile che ha sempre avuto un Ministero proprio stante la peculiarità dei suoi compiti? Concludo significando che nei paesini dell'entroterra stanno chiudendo quei piccoli negozi che sempre hanno rappresentato oltre, che un punto di vendita, un punto di socializzazione e di aggregazione per gli abitanti del luogo...la concorrenza dei supermercati ne ha provocato la chiusura. Lo stesso accade ad un piccolo supermercato se un "Ipermarket" apre nei suoi pressi. Il tutto in nome di un guadagno a tutti i costi, di un'espansione illimitata senza alcuna regola...di un capitalismo selvaggio. Caro decio, penso a quanto abbiamo lottato per nobili cause, quali il ripristino del Ministero MM e del percorso formativo degli allievi. A dir il vero con scarso successo....che dici proseguiamo? Per finire complimenti a Massimo Granieri per il suo articolo.

Ugo Doderò

*Caro Ugo, condivido le tue impressioni. Se andiamo ad analizzare lo sviluppo tecnologico ed economico degli ultimi 50 anni tante cose vendute per gioielli si sono rivelati spazzatura e tante speculazioni hanno ribaltato sull'Europa nefasti risultati, dalle multinazionali agli speculatori alla Soros, alla Trilaterale, ecc. Ora si apre un versante mondiale a influenza asiatica/orientale e il futuro è nebuloso.*

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○

## La riforma dei porti è realtà ?

Dopo molti anni di tentativi non andati a buon fine e innumerevoli disegni di riforma, l'attuale governo è riuscito in quello che molti avevano fallito in passato: il Consiglio dei Ministri il 28 luglio ha approvato la legge di riforma portuale. La ormai vecchia legge 84/94 verrà finalmente modificata sostanzialmente.

Si passerà da 24 Autorità Portuali a 15 più moderne Autorità di Sistema dando luogo a una serie di accorpamenti che, già in sé, hanno fatto non poco discutere.

Non esisteranno più i Comitati Portuali spazzando via i famosi conflitti di interesse sui quali illustri avvocati hanno prodotto fiumi di inchiostro, passando in pratica a qualcosa di molto simile a un consiglio di amministrazione a carattere esclusivamente pubblico.

Restano fuori dall'organismo di governance i privati, operatori e utenti dei porti, che entreranno però a far parte del tavolo di partenariato, soggetto deputato al confronto con le Autorità di sistema portuale.

Assumerà un ruolo molto più rilevante direttamente il Ministro per quanto riguarda la gestione, coadiuvato da un esperto, verranno da lui definite le strategie nazionali, quindi si auspica uno stop per i finanziamenti a pioggia a favore di più mirati investimenti basati su una ponderata pianificazione generale.

Sempre lo stesso Ministro avrà una maggior voce in capitolo per quanto riguarda anche la nomina dei presidenti, che avverrà di concerto con le Regioni e che si auspica in tal modo che possa portare quanto prima al superamento dell'attuale proliferare di Commissari che, pur ben facendo, hanno comunque poteri oggettivamente limitati. La legge prevede anche la definitiva attuazione dello sportello unico doganale che speriamo possa svolgere quella tanto auspicata funzione di riduzione della burocrazia. Nelle intenzioni sembra, pertanto, una buona legge, sarà poi solo il tempo, la concreta applicazione e i protagonisti a poterlo confermare.

Massimo Moscatelli, Segretario Assagenti

## IL CORAGGIO DI DECIDERE di Nicola Capuzzo

Il Governo Renzi merita un plauso per essere riuscito a portare a termine la riforma dell'ordinamento portuale che tanti premier e ministri dei trasporti avevano promesso nell'ultimo ventennio e nessuno era mai riuscito finora a completare. Cosa prevede questa riforma ormai lo sanno tutti, ma se a qualcuno serve un riassunto : L'elemento chiave secondo me di questo provvedimento è la semplificazione burocratica, vale a dire l'istituzione di due sportelli: lo Sportello unico doganale per il controllo sulla merce e lo Sportello unico amministrativo. Al di là degli accorpamenti fra porti e della trasformazione dei comitati portuali, ciò che serviva alla merce era proprio una semplificazione delle procedure di controllo e della macchina amministrativa.

La vera scommessa di domani però sarà un'altra: il coraggio di decidere su quali nuove opere infrastrutturali investire e su quali no. Quali nuovi progetti approvare e quali bocciare. Questa riforma riporta a Roma il pallino delle decisioni e ambisce a migliorare il coordinamento nella strategia d'investimento in infrastrutture, ma per avere una vera pianificazione intelligente ci vuole coraggio. Un coraggio probabilmente ancora maggiore rispetto a quello che è servito per chiudere 9 Autorità portuali.

Lo avevo già scritto ma torno a ripeterlo: il decreto Sblocca Italia dal quale ha preso origine di fatto questa riforma portuale aveva chiesto a tutte le Autorità Portuali italiane di presentare un resoconto tecnico e finanziario delle rispettive programmazioni infrastrutturali (in corso o da intraprendere). Sulla base di tali resoconti il Ministero dei Trasporti e il Governo avrebbero dovuto selezionare "gli interventi ritenuti più urgenti". A distanza di due anni questo non è ancora successo. Il risultato sono le richieste di rinnovi delle concessioni portuali rimaste senza risposta e, soprattutto, i nuovi bandi internazionali per la realizzazione di nuove infrastrutture molto costose sia per il privato che, soprattutto, per il pubblico. E' notizia degli ultimi



giorni ad esempio che il bando per il progetto della nuova Piattaforma Europa di Livorno non solo è stato prolungato di qualche mese (a dimostrazione che forse Palazzo Rosciano non è stato sommerso di richieste), ma si è provveduto anche ad allungare di 10 anni la concessione per chi fosse interessato a costruire e gestire l'opera (da 50 a 60 anni). Evidentemente per cercare di rendere questo progetto più appetibile. Sempre a proposito di nuove opere faraoniche il pensiero va al porto offshore di Venezia sul quale ho la sensazione che il Governo non abbia il coraggio di dire chiaramente che non serve o che invece è strategico per la regione portuale del Nord Adriatico. Nei giorni scorsi ho ricevuto dal Prof. Sergio Bologna (dichiaratamente contrario al progetto veneziano) un lungo commento al riguardo che dandovi così la possibilità di leggerlo. Su si possono invece leggere i motivi per cui questo progetto andrebbe realizzato secondo l'Autorità portuale di Venezia e il suo presidente Paolo Costa.

Se un Governo (questo o quelli che verranno) troverà il coraggio di dire chiaramente no a un progetto d'investimento infrastrutturale che non ritiene strategico, o comunque non meritevole di finanziamenti né autorizzazioni pubbliche, allora in quel caso la riforma dell'ordinamento portuale italiano potrà dirsi concretamente e seriamente attuata.

Da Shipping Italy di Nicola Capuzzo

Mail: [capuzzo.nicola@gmail.com](mailto:capuzzo.nicola@gmail.com)

Il mio Blog <http://shippingitalia.wordpress.com/>

Follow me on twitter: [@NicoCapuzzo](https://twitter.com/NicoCapuzzo)

## QUANDO IL PORTO DI TRIESTE ERA AUTONOMO...

di Giorgio Marega

Trieste. Caro Decio, leggo sul Secolo XIX , 29 luglio, ( F. Ferrari ) un articolo sulla riforma dei porti che un poco mi sorprende.

Io mi ricordo che il porto di Trieste era autonomo e i "privati" come Parisi, Pacorini, Lloyd Triestino erano fortemnte ascoltati. Si facevano 3 turni di caicazione a 1 mano per stiva fino al 1968 a Trieste e di notte guardavamo il movimento merci da Via Romolo Gessi. Sulle Rive passavano due o 4 treni al giorno e senza gallerai ferroviaria di circonvallazione arrivavano in banchina sotto gancio i vagoni.

Il sistema fluiva perchè c'era una regia unica e una flotta di stato dove le navi del Lloyd Triestino partivano con "pescaggio fino alla marca di bordo libero"!

Difficile raccontarmi musse, con in famiglia persone che hanno "fatto il Lloyd una vita" e io stesso quale ufficiale al carico.

Forse non so interpretare la lettura, tuttavia mi sembra che lo spezzettamento dei trasporti non ha dato risultati, vedi il "doppio maneggio delle merci a Genova" (anni '70) dove i sacchi di caffè venivano sbarcati, messi su un carro ferroviario, spostato il

carro di 200 metri e stoccati in magazzino per essere il giorno dopo imbarcati su camion..... (1971, visto con i miei occhi).

Un caro saluto,

Giorgio Marega

PRESENTATA IN LIGURIA L'OPERAZIONE "NAVIGO E RICICLO" NELL'AMBITO DELL'ACCORDO RAMOGE

Varazze. Il tema dell'inquinamento, e in particolare quello dei rifiuti marini, è di grande rilevanza per una Paese come l'Italia che conta oltre 7.500 chilometri di coste e Marina di Varazze, da sempre impegnata sul fronte della tutela ambientale, non poteva mancare ad un nuovo appuntamento per la salvaguardia del nostro patrimonio ambientale.

Lo scorso 20 Luglio proprio a Marina di Varazze si è svolto l'incontro di lancio dell'iniziativa dedicata all'ambiente "Navigo e Riciclo" nell'ambito dell'Accordo RAMOGE, firmato nel 1986, riguardante la tutela delle acque del litorale mediterraneo.

In occasione del 40° anniversario, l'Accordo RAMOGE moltiplica gli interventi associandosi quest'anno alla campagna "Navigo e Riciclo". RAMOGE estende questa iniziativa ad alcuni porti della Regione Liguria che si aggiungono ai 34 porti francesi già aderenti: Porto Mirabello e Porto Venere a La Spezia, Cala Cravieu a Celle Ligure, Marina di Alassio, Porto Savona, e la Marina Varazze oltre al porto di Fontvieille a Monaco.

Con l'occasione la Regione Liguria ha presentato le sue attività relative a la problematica dei rifiuti abusivi nell'ambito del progetto europeo "Life SMILE" che propone azioni per aiutare i comuni ad ottimizzare la gestione dei rifiuti abbandonati a terra e che poi si ritrovano in mare.

Scopo dell'iniziativa "Navigo e Riciclo" è sollecitare i diportisti ad adottare il giusto comportamento in mare mettendo a disposizione un comodo strumento di raccolta rifiuti: per tutta la stagione estiva ai diportisti verrà consegnata, presso le capitanerie dei porti partecipanti, una borsa destinata agli imballaggi riciclabili. In questo modo potranno liberamente accedere ai distributori di sacchetti della spazzatura da utilizzare per i rifiuti non riciclabili. In ogni porto saranno presenti poster e istruzioni trilingue (francese, italiano e inglese) per spiegare l'operazione e le modalità di funzionamento.

[g.belloni@studioefferre.com](mailto:g.belloni@studioefferre.com) [www.studioefferre.com](http://www.studioefferre.com)

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## NUOVO CAPITOLO DELLA BREVE STORIA DELLA MARINERIA ITALIANA di Francesco Pittaluga

### " ROMA E SYDNEY : DUE GEMELLE SUI MARI DEL MONDO "

Questo nuovo capitolo della "Storia della Marineria Passeggeri Italiana" vuole ricordare una coppia di transatlantici dimenticati dai più ma il cui ricordo è ancora vivo fra gli addetti ai lavori, gli storici del settore e quanti ebbero la ventura di navigarci sopra, sia come passeggeri che come membri dell'equipaggio: la "Roma" e la "Sydney" della "Flotta Lauro", protagoniste dei collegamenti marittimi che dal nostro Paese si rivolgevano verso le Americhe e soprattutto l'Australia negli anni Cinquanta e Sessanta del Novecento. Acquistate da Achille Lauro nel 1948, esse furono il frutto della trasformazione in navi passeggeri di due portaerei ausiliarie statunitensi passate poi ai britannici e restituite agli americani a fine conflitto, derivanti dalla conversione di navi da carico tipo C-3 cui tanti esemplari presteranno servizio nel secondo dopoguerra opportunamente trasformate.

La prima ad essere consegnata fu la "Glacier", ex "Atheling", varata a Tacoma nel 1943 e ribattezzata "Roma". Sua gemella la "Fencer" già "Croatan" scesa in mare a San Francisco nel 1942 e consegnata come "Sydney" dopo i lavori di trasformazione. A questo proposito, va detto che i termini della cessione prevedevano che i lavori venissero effettuati nei cantieri americani. Ciò avrebbe comportato un'enorme lievitazione dei costi e quindi per arginare l'ostacolo Lauro fece effettuare dei parziali lavori alle due unità presso i Cantieri Gibbs di Jacksonville in Florida e le fece poi salpare per l'Italia come navi da carico. Giunte a Napoli, esse ripresero i lavori di trasformazione veri e propri che si conclusero nel 1951 e assicurarono alla "Flotta Lauro" quelle che, a detta di molti, furono le più riuscite trasformazioni di unità del tipo C-3. Stazzanti circa 15.000 tonnellate, lunghe 150 metri, larghe più di 21, con una velocità media di 18 nodi e dotate di una modesta prima classe per 94 passeggeri, potevano trasportare più di 700 emigranti in una classe turistica molto più confortevole di quella presente su tante unità analoghe: periodiche e successive trasformazioni migliorarono negli anni lo standard delle due classi, che disponevano di ampi saloni, passeggiate coperte e scoperte, due grandi ristoranti, una piscina per ogni classe e, cosa importante per i tempi, aria condizionata in tutta la nave. Nella ristrutturazione, ampio uso era stato fatto della marinite, questo materiale ignifugo simile alla formica anche se di diversa composizione chimica ma più duttile e con cui vennero pressoché sostituite tutte le parti che altrimenti avrebbero dovuto essere in legno. Oltre agli spazi destinati ai passeggeri erano anche presenti tre stive per un totale di 180.000 metri cubi e ampio spazio per carichi refrigerati per più di 3000 tonnellate. Dalla linea snella, con cavallino accentuato e caratterizzate da un unico, grande ma ben proporzionato fumaiolo blu a centro nave con la stella bianca simbolo della "Flotta Lauro", esse presero servizio fra agosto e settembre 1951 in linea australiana affiancandosi alle precedenti "Napoli", "Ravello" e "Surriento" con cui Achille Lauro assicurava anche i collegamenti con Centro e Sud-America. A "Roma" e "Sydney" abbiamo già fatto cenno nel capitolo di questa "Storia"

dedicato alle linee marittime con l'Australia: nel corso della loro carriera esse furono infatti principalmente adibite a questi collegamenti. Saltuariamente, però, vennero distratte in linea sudamericana e fra 1953 e 1957 Lauro decise di entrare in competizione, con un certo successo iniziale, sulle linee del Nord-America, con la "Roma" in servizio fra Genova, Napoli e New York via Halifax dove tanti emigranti sbarcavano diretti in Canada. Tornando alla linea con l'Australia, "Roma" e "Sydney" la percorsero sia via Suez che via Capetown quando il Canale era chiuso per i ripetuti fatti politici e bellici che ne hanno caratterizzato la storia. Nel 1960 vennero completamente rinnovate negli interni portando la loro capacità a circa 100 passeggeri di prima classe e a 1000 di turistica, con un incremento delle sovrastrutture poppiere che consentirono l'installazione di un nuovo salone ed un certo numero di cabine in più. Itinerario tipico era: Genova-Napoli-Port Said-Aden-Colombo-Fremantle-Melbourne-Sydney e ritorno via Brisbane-Giakarta e Singapore. A volte, onde consentire l'imbarco di gruppi numerosi di emigranti, le navi scalavano Messina, Malta, Pireo e sporadicamente anche altri approdi minori dell'Italia Meridionale e Insulare come Lipari o altri dislocati fra Peloponneso e Isole Greche. Le tratte di navigazione in alto mare erano lunghe e spesso nell'Oceano Indiano i monsoni si facevano sentire. "Roma" e "Sydney" navigarono comunque per molti anni e divennero popolarissime: ancora oggi in Australia tanti nostri connazionali colà emigrati le ricordano come l'ultimo legame con una Madrepatria mai dimenticata. E' da sottolineare come il 2 aprile del 1958 la "Roma" giungesse in prossimità della "Skaubryn" svedese che, ugualmente impegnata nel traffico emigratorio verso Australia e Nuova Zelanda, era in preda ad un furioso incendio proprio in mezzo all'Oceano Indiano. L'unità della "Flotta Lauro" prese a bordo la maggior parte degli 800 passeggeri presenti sull'unità sinistrata contribuendo così in modo decisivo a contenere i danni e i lutti conseguenti al naufragio.

A parte una leggera collisione contro il molo di Sidney da parte della "Sydney" stessa nel giugno del 1959 durante un attracco senza rimorchiatori che erano in sciopero, la carriera delle due unità non conoscerà particolari problemi finché nel 1966 verranno sostituite dalle più moderne e grandi "Achille" e "Angelina Lauro" su cui torneremo in uno dei prossimi capitoli di questo resoconto. Con l'entrata in servizio delle due nuove motonavi, "Roma" e "Sydney" vennero trasferite in linea centroamericana con capolinea La Guayra in Venezuela per essere adibite al servizio crocieristico mediterraneo nei mesi estivi. Durante una di queste crociere, nel maggio del 1967 la "Roma" urtò contro la diga foranea del porto di Cagliari mentre imperversava un forte maestrale: i danni riportati, soprattutto alle eliche ed al timone furono notevoli per cui venne disarmata a La Spezia e venduta poi per demolizione alla ditta "Vado Scali e Bacini" di Vado Ligure. La "Sydney" venne prontamente ribattezzata "Roma" e continuò nel servizio crocieristico abbandonando quello di linea. Popolari divennero le sue crociere settimanali verso Spagna, Baleari e Tunisia come pure quelle più a largo respiro verso le Isole Atlantiche, Dakar ed i porti mediterranei del Vicino Oriente. A fine stagione 1970 venne anch'essa disarmata come la gemella a La Spezia e successivamente venduta ad armatori ciprioti: nel frattempo la "Flotta Lauro" chiudeva definitivamente il trasporto passeggeri di linea per dedicarsi alle crociere con naviglio più consono e recente.

Gli ultimi anni della ex-"Sydney" furono alquanto tribolati e indegni rispetto a tutta la

sua precedente carriera sui mari: afflitta da continui problemi tecnici alle ormai stanche turbine, da scarsa manutenzione e da cattiva gestione, cambiò nel giro di pochi anni nomi e proprietari in una girandola tragica che doveva portare all'unico epilogo possibile: la demolizione. Ribattezzata "Galaxy", poi "Galaxy Queen", poi "Lady Dina" e passata attraverso vari armatori greco-ciprioti che più che farla navigare provvidero ad accumulare debiti e sequestri, concluse la propria carriera noleggiata alla "Grimaldi-Siosa Line" i cui proprietari, peraltro, avevano stretti vincoli di parentela con la famiglia Lauro stessa. La "Siosa Line" aveva da poco perduto la "Cariùbia" ex-"Vulcania" nella rada di Cannes e per la stagione estiva 1973 necessitava di una sostituta: con una scelta infelice dettata solo dalla impellente necessità noleggiò quindi la "Lady Dina" ex-"Roma" ex-"Sydney" e la ribattezzò "Caribia 2" adibendola al popolare circuito delle "Perle del Mediterraneo" con capolinea Genova. Costanti problemi meccanici costrinsero però la "Siosa" a fermare l'unità a luglio, disarmandola nel porto di Genova fino al 1975 quando seguì le sorti della gemella finendo i suoi giorni presso i demolitori spezzini. Queste ultime disavventure hanno steso un velo oscuro sulla carriera di questa unità che, assieme alla gemella, ha avuto una vita di successo per tutti gli anni in cui ha fatto parte della "Flotta Lauro". "Roma" e "Sydney" vanno quindi giustamente ricordate per vari motivi: sono stati i primi veri e propri transatlantici di linea in forza alla "Flotta Lauro" e per un ventennio circa hanno fatto parte a ragione della folta schiera di navi passeggeri che hanno portato con onore e vasta eco di popolarità il nostro Tricolore sui mari del mondo.

Francesco Pittaluga ( ingegnere aeronautico , console de "A Compagna,  
storico aero-navale ) Genova, 28 luglio 2016 i

○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*○\*

## I GRANDI NAVIGATORI

### Alvar Nunez “Cabeza de Vaca”

Alvar Nunez nato a Jerez de la Frontera in data incerta ( si suppone tra il 1488 ed il 1492) e morto a Sevilla sempre in data non sicura tra il 1557 ed il 1560, fu un esploratore spagnolo del nuovo mondo ed uno dei quattro sopravvissuti della spedizione di Narvaez. Negli otto anni di viaggi esplorativi attraverso il sud-west degli Stati Uniti, Alvar Nunez divenne un commerciante ed un predicatore di fede all'interno di varie tribù di nativi americani per poi nel riunirsi nel 1536 con le forze coloniali spagnole in Messico. Nel 1537, prima di ritornare in Spagna , egli scrisse un sunto, pubblicato nel 1542, come “ Relación “, che, in successive edizioni ebbe il nuovo titolo “ Naufragios”. Cabeza de Vaca ( Testa di Vacca ) è stato considerato come uno dei primi conosciuti “ Antropologi “per i suoi dettagliati resoconti su molte tribù di nativi che egli aveva incontrato. Nel 1540 venne nominato Governatore Militare e

Giudice del territorio, che è ora l'Argentina, ed inoltre Capitano Generale del Rio de la Plata. S'impegnò molto per l'incremento degli abitanti di Baires, ma con scarsi risultati stante le cattive condizioni di vita.

Come già detto, Alvar Nunez Cabeza de Vaca nacque a Jerez de la Frontera da una famiglia di media nobiltà, figlio di Francisco Nunez de Vera e da Teresa Cabeza de Vaca y de Zurita. ( da qui il Cabeza de Vaca ) Alcune fonti indicano che, dopo la morte di alcuni consanguinei, quando lui era ancora giovane , il piccolo Alvar venne preso in cura da parenti, probabilmente uno zio ed una zia. Il suo tenore di vita era alquanto modesto. Venne assunto come “ Ciambellano” presso una nobile famiglia , ma, in seguito, tornato alle conquiste come navigatore ed esploratore, partecipò alle conquiste delle isole Canarie diventandone Governatore.

Nel 1511 si arruolò nell'esercito spagnolo servendo con onore in Italia, Spagna ed in Navarra. Si fregiò di numerose medaglie avute con valore in varie circostanze divenendo così una notevole figura politica in Spagna. Nel 1527 l'esploratore Panfilo de Narvaez fu inviato dal Re di Spagna Carlo I ad esplorare lo sconosciuto territorio che gli Spagnoli chiamavano Florida ( l'attuale Florida negli U.S.A.). Alcune fonti storiche riportano che egli ebbe pure un ruolo militare visto che uno degli alti ufficiali della spedizione lo nominò maresciallo. Il 17 Giugno 1527 l'esplorazione con 5 navi partì con rotta su Panuco confine occidentale della Florida. Fermatosi a Hispaniola per rifornimenti, Narvaez perse circa 150 uomini che preferirono fermarsi sull'isola che continuare il viaggio. Stante questa situazione, Cabeza fece quindi rotta su Cuba ove gli vennero affidate altre due navi e reclutò altri uomini, ma un uragano distrusse le sue due navi e quasi tutti i suoi uomini persero la vita. Narvaez giunse in soccorso alcuni giorni dopo per imbarcare i pochi sopravvissuti. Nel febbraio 1528 le poche navi della spedizione con i sopravvissuti ripartirono e raggiunsero la Florida in Aprile, ancorando nei pressi del sito che si chiama ora Jungle Prada Site in St. Petersburg. Dopo aver preso contatto con i nativi, gli Spagnoli vennero a sapere che in un luogo chiamato “Apalachen” abbondava l'oro ed il frumento. Contro il parere di Cabeza de Vaca, Narvaez decise di dividere i suoi uomini. Circa 300 si diressero verso Appalachen mentre gli altri veleggiarono con rotta su Panuco. In Appalachen non trovarono oro ma solo cereali, ma fu loro detto che un villaggio conosciuto come “Aute”, a 5 o 6 giorni di distanza, era ricco di tutto. Per giungervi attraversarono delle paludi mentre erano attaccati dai nativi. Alcuni spagnoli vennero uccisi altri feriti. Quando arrivarono ad Aute trovarono il villaggio bruciato dagli abitanti che erano fuggiti. Gli Spagnoli, comunque, trovarono di che mangiare in quanto sui campi non erano ancora stati fatti i raccolti. Dopo alcuni mesi di lotta con i nativi in zone paludose, decisero di abbandonare l'interno e cercare di raggiungere Panuco.

( ricerche e traduzione dall'inglese di Ugo Doderò )

Il seguito nel prossimo DL News

## LE NOTE DI CARLA MANGINI

Da " Ricordi a mia figlia" di Pietro Verri (1778)  
(i doveri di una moglie...)

..." Nella società coniugale conviene saper fare di buona grazia dei sacrifici, e mostrarvi serena in qualche compagnia che vi annoi, e rimanere in villa o in città di buona grazia anche senza voglia; e così adattarvi al sistema del marito e della casa, sempre nobilmente e senza viltà. Le cose assolutamente indecenti sono le sole che una moglie saggia può e deve ricusare; nel rimanente, ella avrà somma cura di adattarsi al genio del marito. Il vostro uomo avrà dei difetti come ogni altro uomo, e voi dovete prudentemente operare in modo da correggerli, o almeno da moderarne le cattive conseguenze; ma questo conviene che si faccia con somma arte e delicatezza: i vizi nostri non bisogna mai combatterli di fronte, ma si deve acquisire tempo e terreno con disinvoltura. Per esempio, il vostro sposo spende incautamente mosso da momentanei capricci, e poco dopo si annoia della cosa comprata; se nell'eccesso del capriccio gli contraddite, attizzate sempre più la sua voglia, mostrate un animo sospetto di dominarlo ed egli diventerà diffidente. Trovate un pretesto per differire; non mancano mai almeno quelli di cercare se a minor prezzo altrove si possa avere lo stesso, ovvero miglior cosa...lasciate che il tempo ammorzi il momentaneo impeto e quasi da sè svanirà la voglia; e vi ringrazierà di avergli risparmiato uno sproposito. Lo stesso dico dell'ira e di ogni impetuosa voglia...Conviene conoscere i momenti opportuni per parlargli di interessi o di cose di noia, e farlo in buona maniera. Non lasciate mai intravedere che vostro marito vi rechi nausea o ribrezzo: una sola parola indiscreta su questo articolo potrebbe farvi perdere per sempre il cuore di lui, e farlo rivolgere a cercare la voluttà fuori dalle vostre braccia... E semai il vostro sposo...vi diventasse infedele, cara figlia in questo punto vi voglio un'eroina: se non lo diventate sarete perduta.: voglio che prendiate tale impero di voi stessa, da non mostrarvi mai istrutta (a conoscenza) del torto che vi si fa, che non permettiate mai a veruno di parlarvene, e sempre difendiate la condotta di vostro marito come se fosse innocente. Questa maschia virtù opererà in modo, che, al primo raffreddamento del capriccio di lui, mirerà con ribrezzo la donna per cui ha potuto far torto ad una moglie così virtuosa, e verrà ai piedi vostri ad espiare col pentimento e con amore il rammarico che vi avrà cagionato."

FINE